LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLVI - NUMERO 11 NOVEMBRE 1940 - XIX E. F.

Rinnovate
l'abbonamento a

LE VIE D'ITALIA

prima del

15 Novembre 1940

versando

Lire 23

Dopo tale data l'importo aumenterà a Lire **26**

●

I Soci annuali non dimentichino di aggiungere l'ammontare della quota sociale **1941;** ma prima di compilare l'unito modulo di conto corrente postale, non trascurino, **nel Loro stesso interesse,** di leggere attentamente, in questo numero de

LE VIE D'ITALIA

IL NOSTRO PROGRAMMA PER IL 1941

Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi
SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Certificato di Allibramento

Versamento di L. ....

eseguito da ....

residente in ....

via ....

sul conto corrente N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

Addì (1) .... 19 A. E.F.

Bollo lineare dell'ufficio accettante

N. ....

del bollettario ch. 9

Bollo a data dell'Ufficio accettante

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI
SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Bollettino per un versamento di L. ....

Lire ....
(in lettere)

eseguito da ....

residente in ....

via ....

sul conto corrente N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

nell'ufficio dei conti correnti di MILANO

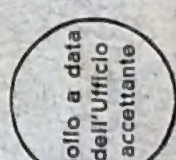
Firma del versante   Addì (1) .... 19 A. E.F.

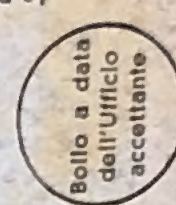
Spazio riservato all'ufficio dei conti correnti

Mod. ch 8 bis

Bollo lineare dell'ufficio accettante

Tassa di L. ....

Bollo a data dell'Ufficio accettante

Cartellino numerato del bollettario di accettazione

L'ufficiale di Posta

Amministr. delle Poste e dei Telegrafi
SERVIZIO DEI C/C POSTALI

Ricevuta di un versamento

di L. ....

Lire ....
(in lettere)

eseguito da ....

sul c/c N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

Addì (1) .... 19 A. E.F.

Bollo lineare dell'ufficio accettante

Tassa di L. ....

L'ufficiale di Posta

Bollo a data dell'Ufficio accettante

La presente ricevuta non è valida se non porta nell'apposito spazio il cartellino gommato numerato.

(1) LA DATA DEV' ESSERE QUELLA DEL GIORNO IN CUI SI EFFETTUA IL VERSAMENTO.

Mod. 12011 - Colombi - 860 - 940

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - GRUPPO 3°

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

Trasmetto l'importo di L. .... per:

Importo dell'abbonamento a "LE VIE D'ITALIA" per il 1941 . . . . . L. 23.—

Importo abbonamento cumulativo per il 1941 a "LE VIE D'ITALIA" e "LE VIE DEL MONDO" " 72.—

Supplemento per la spedizione raccomandata del dono e del premio . . . . " 3.—

Scelgo il premio N. .... " 10.—

N.B. - Ai Vitalizi a quota 350 non è richiesto il supplemento di L. 10 per ricevere il **premio a scelta.**

PARTE RISERVATA ALL'UFFICIO DEI CONTI CORRENTI

N. .... dell'operazione
Dopo la presente operazione il credito del conto è di
L. ....

Il Verificatore

....

AVVERTENZE

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un C/C postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni Ufficio Postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'Ufficio Postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I Bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti, dai correntisti stessi ai propri corrispondenti; ma **possono anche essere forniti dagli Uffici Postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.**

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio dei Conti Correnti rispettivo.

L'Ufficio Postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettivo versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

TASSA PER I VERSAMENTI

I versamenti eseguiti da chiunque negli Uffici Postali di capoluoghi di provincia **sono esenti da tassa.** Per i versamenti eseguiti in ogni altro Ufficio si applicano le seguenti tasse:

Fino	a	L.	50,—	tassa	L.	0,15
»	»	»	100,—	»	»	0,20
»	»	»	500,—	»	»	0,40
»	»	»	1000,—	»	»	0,60
»	»	»	5000,—	»	»	1,—
»	»	»	10000,—	»	»	2,—

Firmare chiaramente e non omettere mai l'esatto indirizzo e il numero di tessera. Allegare possibilmente nelle corrispondenze o rimesse dirette alla Consociazione Turistica Italiana la fascetta indirizzo con cui si ricevono le pubblicazioni.

Staccare il bollettino seguendo la linea punteggiata

Il sistema più comodo ed economico per l'invio delle rimesse alla C.T.I. è quello del CONTO CORRENTE POSTALE: ***per valersene, basta staccare l'unito bollettino, compilarlo e consegnarlo ad un qualunque Ufficio Postale assieme al denaro.***

ITALSTRADE S.A.

ANNO XLVI
1940-XIX

LE VIE D'ITALIA

Numero 11
NOVEMBRE

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie: Abbon. annuo L. **26** (Estero L. **46**)
Abbonamento semestrale L. **13** (Estero L. **23**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

DUCO
DULOX
PITTURE
STRADALI
"DUCO"
PER TUTTI GLI USI E PER TUTTE
LE APPLICAZIONI
MASSIMA ADERENZA, RESI-
STENZA ALLE INTEMPERIE,
AGLI AGENTI ATMOSFERICI,
ALL'USURA
DUCO S.A.I.
(GRUPPO MONTECATINI) CAPITALE L. 10.000.000 • MILANO . VIA P. UMBERTO 18-20

LA NOSTRA GUERRA

SETTEMBRE.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica:

17 – Nella giornata di ieri, aspri combattimenti nella regione di Sidi-el-Barrani fra le nostre truppe avanzanti e formazioni corazzate inglesi. In mezzo a nubi di sabbia sollevate dal ghibli infocato del Sahara, la battaglia continua. Si nota qualche sintomo di crisi nello schieramento nemico.

18 – Nell'Africa Settentrionale truppe metropolitane e truppe libiche hanno occupato Sidi-el-Barrani, a cento chilometri in linea d'aria dal vecchio confine cirenaico, e stanno procedendo all'organizzazione della nuova base e delle retrovie. La tenace resistenza del nemico è stata ovunque infranta. La nostra aviazione ha abbattuto cinque apparecchi nemici tipo « Gloster », caduti in fiamme, e probabilmente un sesto. Quattro nostri apparecchi non sono rientrati. Incursioni notturne del nemico su Bengasi e Derna hanno provocato nel porto di Bengasi l'affondamento di un pontone e di una torpediniera e qualche incendio prontamente domato; a Derna, lievi danni a un piroscafo. Un velivolo nemico probabilmente abbattuto. A Malta, nostri « Picchiatelli » hanno bombardato l'aeroporto di Micabba, provocando incendi e danni rilevanti e distruggendo al suolo almeno tre velivoli. La caccia nemica ha perduto due velivoli. Due dei nostri mancano. Nell'Africa Orientale la nostra Aviazione ha bombardato Boma (basso Sudan), danneggiando un fortino e incendiando un accampamento. Su Aden un nostro velivolo ha colpito gravemente un aereo avversario, rientrando poi incolume alla base. Un aereo nemico distrutto al suolo a Saraf Said (nord-ovest di Gallabat).Incursioni nemiche su Assab, Massaua, Harmil, Asmara non hanno recato danni; a Dire Daua un ferito e lievi danni ad un albergo. Un velivolo nemico probabilmente abbattuto. Un velivolo nemico diretto a Malta ed atterrato per errore sull'aeroporto di Pantelleria, è stato catturato con l'equipaggio composto di due ufficiali e un sottufficiale. Naufraghi di un piroscafo inglese di 5800 tonnellate, affondato da un nostro sommergibile nell'Atlantico, sono stati sbarcati a Lisbona.

19 – Azione di fuoco di unità navali nemiche contro le nostre truppe nella zona costiera tra Bardia e Sidi-el-Barrani. La nostra aviazione ha costretto le navi nemiche alla fuga. Un incrociatore da diecimila tonnellate è stato gravemente danneggiato. Altri intensi bombardamenti, spezzonamenti e mitragliamenti della nostra Aviazione contro colonne e mezzi meccanizzati nemici in fuga, apprestamenti di Marsa Matruh ed altri obiettivi militari. Azioni aeree del nemico nelle zone di Tobruch, Bomba, Bengasi, con perdite e danni limitati. Due velivoli avversari abbattuti, tre altri probabilmente, un altro abbattuto dalla difesa C. A. della R. Marina. Tutti i nostri velivoli sono rientrati. Aerei nemici hanno attaccato le isole di Rodi e di Lero, provocando danni ad una palazzina e nessuna vittima. Un aereo nemico abbattuto. Nell'Africa Orientale incursioni aeree nemiche su Cassala, Assab, Giavello, Mogadiscio, Dire Daua, Zeila, Mersa Teclai (Mar Rosso), causando sette morti e tredici feriti: danni insignificanti. La nostra aviazione ha bombardato piroscafi alla fonda nel porto di Aden.

20 – Un nostro aereo da ricognizione ha affondato un sommergibile nemico. Nell'Africa Settentrionale incursioni aeree nemiche sul porto di Derna, nelle zone di Bomba, di Tobruch e Sollum, causando un morto e alcuni feriti: lievi danni materiali. A Sidi-el-Barrani un velivolo inglese abbattuto dal tiro c. a. I velivoli nemici abbattuti durante le incursioni di ieri risultano in numero di sette, oltre a due probabili. Un piroscafo inglese colpito dalla nostra aviazione nell'Egeo durante l'attacco di cui al bollettino del 14, è entrato al Pireo con incendio a bordo e gravi avarie. Nell'Africa Orientale una nostra formazione aerea ha bombardato un accantonamento nemico a Uadi Jusuf (a nord-ovest di Gallabat). Durante l'incursione di ieri su Cassala, la nostra caccia ha abbattuto un velivolo inglese tipo « Blenheim ». Un aereo avversario, segnalato probabilmente abbattuto nel bollettino del 18 durante una incursione su Massaua, è stato trovato a 30 km. dalla città. Incursioni aeree nemiche su Dire Daua, Giavello e Mogadiscio, con lievissimi danni.

21 – Il nemico, che nei giorni precedenti aveva bombardato gli ospedali di Bardia, Tobruch e Derna, ha bombardato violentemente la città di Bengasi, senza colpire alcun obiettivo militare, provocando danni rilevanti alle abitazioni civili, specialmente nelle zone popolate dai musulmani. Si lamentano 3 morti e 27 feriti. Come immediata ritorsione, una nostra numerosa formazione aerea ha intensamente bombardato di giorno e di notte gli impianti ferroviari, depositi e apprestamenti a Marsa Matruh, causando vaste distruzioni ed incendi. Tutti i nostri velivoli sono rientrati. Nell'Africa Orientale, durante uno scontro a noi favorevole nella valle del fiume Acobo (confine Alto Sudan), il nemico ha perduto trenta uomini; da parte nostra, tre feriti. Nostri velivoli hanno bombardato l'aeroporto di Aden e due convogli di piroscafi scortati che si dirigevano verso lo stretto di Bab-el-Mandeb. Incursioni aeree nemiche su Assab, Tessenei, Gura, Harar e Dire Daua, senza causare vittime; danni materiali limitati.

22 – Il nostro bombardamento aereo degli obiettivi militari di Marsa Matruh ha avuto risultati imponenti per la precisione del tiro e per il volume del fuoco. I numerosi incendi, gli obiettivi distrutti malgrado la violenta reazione contraerea, il mancato intervento della caccia nemica attestano la piena riuscita dell'operazione ed il panico dell'avversario. Nostri aerei hanno bombardato i campi di aviazione di Maaten Bugush e di Ed Daba, la stazione ferroviaria e baraccamenti di quest'ultima località. L'aviazione nemica ha lanciato bombe su Sidi-el Barrani, Tobruch e Derna, causando alcuni feriti; nessun

notevole danno. Un aereo avversario probabilmente abbattuto dalla difesa contraerea. La base navale di Alessandria è stata violentemente bombardata da nostri aerei: una nave colpita in pieno. Altri aerei hanno attaccato Caifa, colpendo un deposito di carburanti e la nuova raffineria e provocando vasti incendi. Tutti i velivoli sono tornati illesi. Nel Mar Rosso un convoglio nemico scortato ha avuto due navi-trasporto gravemente danneggiate dalla nostra aviazione, senza nostre perdite. Una nostra pattuglia aerea, in una incursione su Isiolo (Chenia), è rientrata incolume dopo aver colpito un velivolo nemico. Varie incursioni aeree nemiche sul villaggio di Burgavo (Somalia), dove si lamentano due feriti, e su un terreno d'atterraggio presso Chisimaio e Bardera. A Massaua un attacco aereo senza vittime né danni: un velivolo nemico abbattuto e l'equipaggio fatto prigioniero.

23 – L'incrociatore nemico silurato da un nostro aereo, di cui al bollettino del 19, è affondato. Le fotografie dell'ultimo bombardamento eseguito il 21 su Caifa attestano l'ottimo esito dell'operazione, che provocò violenti ed estesi incendi. A Malta, la base aerea di Micabba è stata nuovamente bombardata: un deposito colpito e incendiato. La caccia nemica si è sottratta al combattimento. Tutti i nostri velivoli sono rientrati. Nell'Africa Settentrionale nuovo bombardamento nemico della città di Bengasi, con danni a varie abitazioni. Non si lamentano vittime. Un'incursione aerea su Bardia senza alcun effetto. Presso la costa cirenaica un quadrimotore inglese mitragliato da un nostro caccia è precipitato in mare con l'intero equipaggio. Nostri aerei hanno attaccato con successo nuclei meccanizzati avversari. Gli obiettivi militari di Marsa Matruh sono stati nuovamente bombardati con esito positivo e senza nostre perdite. Le opere portuali di Aden sono state sottoposte a bombardamento notturno. Le navi colpite ieri da nostri aerei nel Mar Rosso risultano in numero di tre. L'aviazione nemica ha lanciato bombe su Gura, su Cassala e nei pressi dell'Asmara: due morti e due feriti indigeni; tenui danni. Un nostro piroscafo vuoto è stato affondato da un sommergibile nemico nel Tirreno.

24 – Nell'Africa Settentrionale il campo trincerato di Marsa Matruh è stato ancora bombardato con successo. Incursioni aeree del nemico su Tobruch e Bardia: nessuna vittima e danni limitati. Nell'Africa Orientale nostre pattuglie esploranti obbligavano a ritirarsi gruppi nemici presso il Lago Rodolfo. Una nostra formazione aerea ha danneggiato gravemente dieci aerei nemici al suolo nel campo d'aviazione di Porto Sudan; altra formazione ha bombardato l'aeroporto di Aden. Bombardamenti aerei nemici a Gura, Adi Ugri, Sciasciamanna, Dire Daua; un ferito e danni lievi.

25 – L'aviazione nemica ha bombardato Tobruch, colpendo abitazioni civili, gli ospedali civile e militare e, nel porto, un piroscafo scarico, causando 15 morti e 70 feriti: un aereo nemico abbattuto. Un velivolo isolato ha lanciato bombe su Cufra, causando qualche ferito tra i civili e lievi danni materiali. Nell'Africa Orientale abbiamo bombardato dall'alto il campo d'aviazione nemico e gli apprestamenti militari a Bura (Chenia), un fortino e truppa accantonata nei pressi di Wajir, nuclei nemici presso Cuneina (Gallabat). Un velivolo nemico ha lanciato bombe su Dire Daua, senza far vittime né danni.

26 – Nell'Africa Settentrionale la nostra aviazione ha bombardato il campo d'aviazione di Ed Daba. Il nemico ha rinnovato il bombardamento aereo di Tobruch, ostacolato dalla difesa contraerea territoriale e della R. Marina: un velivolo è stato sicuramente e altri tre probabilmente abbattuti. La caccia, inoltre, intercettando il ritorno alle basi al nemico, ne ha abbattuti tre. Qualche edificio civile e un nostro ospedale da campo danneggiati; cinque morti e dieci feriti. Unità navali nemiche hanno attaccato Sidi-el-Barrani causando un morto e colpendo un autocarro. La nostra caccia, in ricognizione offensiva su Malta, ha perduto un apparecchio. Nel Mar Rosso un convoglio nemico è stato attaccato dalla nostra aviazione. Nel cielo di Aden un nostro velivolo da ricognizione ha abbattuto un «Gloster». Nel Sudan sono state bombardate le opere difensive nemiche di Otrub. Nostre pattuglie hanno fugato il nemico nei pressi di Agiar-el-Zaeue. Aerei nemici su Gura, Sololo (Chenia), Adi Galla hanno ferito dieci indigeni; su Metemmà hanno causato un morto e tre feriti; su Magi identico risultato. Un aereo nemico, colpito su Isiolo, secondo il bollettino del 22, risulta abbattuto. Una nostra torpediniera è stata affondata nell'Jonio da un sommergibile nemico: l'equipaggio è in gran parte salvo.

27 – Nell'Africa Settentrionale attività di pattuglie esploranti. Incursioni aeree sulle nostre truppe e su Sollum hanno causato un ferito. Un velivolo, dei tre segnalati ieri come probabilmente colpiti, risulta invece effettivamente abbattuto. La nostra Aviazione ha bombardato nuovamente Caifa, colpendo i serbatoi allo sbocco dell'oleodotto, i depositi militari del porto, magazzini ed impianti ferroviari e portuali. Tutti i nostri velivoli sono rientrati. Nell'Africa Orientale nostri aerei hanno bombardato un accampamento ad ovest di Gallabat; altri hanno spezzonato nuclei nemici sulle rive del fiume Atbara

(Sudan). Incursioni aeree nemiche a Hargeisa, Berbera, Giggiga, Agordat e Gura hanno causato due feriti e tenui danni materiali. A Metemmà si sono avuti 6 morti e 23 feriti, quasi tutti fra la popolazione indigena. Due velivoli nemici abbattuti dalla nostra artiglieria contraerea.

28 – Nostri aerei hanno bombardato, sull'isola di Malta, gli aeroporti di Micabba e di Hal-Far. Contrattaccati dalla caccia nemica, hanno gravemente danneggiati e forse abbattuti due velivoli avversari, tornando poi incolumi alle basi. Nell'Africa Settentrionale operazioni di rastrellamento e di esplorazione. Incursioni nemiche su Garn Ul Grein e su Giarabub hanno ucciso due libici e ferito cinque nazionali. La nostra caccia ha abbattuto certamente due velivoli nemici, altri tre probabilmente. Nell'Africa Orientale nuclei inglesi hanno tentato due incursioni con automezzi nella zona di Cassala, ma sono stati respinti con perdite. La nostra Aviazione ha bombardato apprestamenti difensivi nemici nel medio Sudan. Un'incursione aerea nemica su Assab non ha causato vittime né danni. Un velivolo inglese distrutto atterrando a Lampedusa; l'equipaggio è stato catturato.

29 – Nell'Africa Settentrionale il nemico ha rinnovato incursioni aeree su Bardia, Derna e sulle zone di Sollum e di Giarabub senza alcun effetto. Nell'Africa Orientale, lungo il confine del Chenia, alcuni scontri di pattuglie con esito a noi favorevole. Il nemico ha lasciato sul terreno sei morti e numerosi feriti: da parte nostra quattro coloniali feriti. Nostri aerei hanno bombardato la stazione radio di Uadi Jusuf (a nord-ovest di Gallabat), mitragliato e spezzonato una autocolonna e postazioni contraeree, rientrando poi tutti alla base. L'aviazione nemica ha bombardato Assab, Dessiè e Combolcià, senza danni sensibili, e Uesca Ueca (sud di Magi), con danni, per noi, insignificanti.

30 – Nel Mediterraneo orientale un sommergibile nemico ha silurato un nostro piroscafo di 700 tonnellate; la torpediniera « Cosenz », di scorta, attaccava il sommergibile e lo affondava. L'equipaggio del piroscafo è salvo. Nostri aerei hanno bombardato una squadra navale nemica presso le coste della Marmarica, malgrado la violenta reazione contraerea delle navi, che abbatteva un nostro velivolo. La caccia nemica, levatasi da una nave portaerei, veniva a sua volta attaccata dai nostri, che abbattevano tre aerei nemici. Nostri aerosiluranti colpivano nel frattempo una nave da battaglia nemica verso poppa. Una terza formazione aerea ha nuovamente bombardato i depositi e i magazzini del porto di Caifa; la caccia nemica reagiva perdendo un aereo. Nell'Africa Orientale azioni aeree nemiche su Burgavo (Somalia), Gura, Assab e Passo Carrin: un indigeno ferito.

OTTOBRE.

1 – Nell'Africa Settentrionale incursioni aeree nemiche su Tobruch: un ferito e danni limitati. La difesa c. a. della R. Marina ha abbattuto un apparecchio. Sei morti, sei feriti e lievi danni su un nostro campo di aviazione. La nostra caccia, intercettando la formazione nemica al ritorno, ha certamente abbattuto un tipo « Blenheim », un secondo probabilmente, e colpito un terzo. Sulla rotta della nave da battaglia colpita ieri dai nostri aerosiluranti si sono riscontrate estesissime chiazze di nafta. Nel Sudan Anglo-Egiziano nostri velivoli hanno bombardato tende e autoblinde a Ponte Butan, e le stazioni ferroviarie di El Hagiz e di Aroma, distruggendo vagoni carichi. Aerei nemici, in una incursione su Gura, hanno danneggiato un padiglione vuoto: nessuna vittima. Un velivolo nemico abbattuto dalla nostra caccia.

2 – Nell'Africa Settentrionale si sono rintracciati e ricuperati alcuni carri armati e motociclette abbandonati dal nemico a sud di Sidi-el-Barrani. Due sono gli aerei nemici abbattuti dalla nostra caccia durante le incursioni di ieri. Oltre ai tre velivoli nemici abbattuti, secondo il bollettino del 30 settembre, altri due, fortemente danneggiati, sono stati costretti ad atterrare nell'isola di Creta. Alcune incursioni aeree avversarie hanno causato

cinque feriti presso Bug Bug ed uno a Tobruch. Danni lievissimi. Nel Mediterraneo centrale il nostro sommergibile « Medusa » ha abbattuto un quadrimotore « Sunderland ». Nel Mediterraneo orientale la nostra aviazione ha attaccato due incrociatori nemici. Abbiamo bombardato dall'alto l'idroscalo di Aden: tutti i nostri velivoli sono rientrati. Aerei nemici hanno bombardato Gherilli (Somalia), senza alcun esito, nonché la ferrovia presso la galleria di Passo Harr (a nord-est di Dire Daua), uccidendo un ascaro.

3 – Nell'Africa Orientale, durante una incursione aerea nemica su Gura, che non ha causato vittime né danni, due velivoli nemici sono stati abbattuti. In seguito ad altre incursioni aeree su El Uak e Buna (Chenia) e su Assab si sono avuti complessivamente tre morti e nove feriti: danni materiali non rilevanti.

4 – Nel Sudan Anglo-Egiziano nostri aerei hanno bombardato capannoni ed apprestamenti difensivi nella zona di Rozeires, un accampamento ed un caposaldo nemici nella zona di Gallabat. Incursioni aeree nemiche su Berbera, Afmadu, el Uak e sulle stazioni ferroviarie di Agordat e di Aiscia. Un nuovo tentativo di incursione in queste ultime località è stato respinto dalla nostra caccia. Si lamentano 3 morti, tra cui una donna indigena, e 5 feriti: danni materiali limitati.

5 – Durante una ricognizione aerea offensiva sull'isola di Malta è stato abbattuto un velivolo nemico tipo « Gloster » e forse un altro, tipo « Hurricane ». Un nostro velivolo non è rientrato. Nell'Africa Settentrionale nostre colonne celeri hanno fugato carri armati e autoblindate a sud-est di Sidi-el-Barrani. L'aviazione nemica ha bombardato Bardia e Tobruch, con scarsi danni e nessuna perdita; altra incursione sul porto di Bengasi ha causato 3 morti e 28 feriti; una maona è stata affondata; due velivoli nemici abbattuti, uno dei quali dalle batterie contraeree della R. Marina. Nell'Africa Orientale una nostra pattuglia ha respinto il nemico a Diff (sud-est di Wajir). Incursioni aeree nemiche nei pressi di Metemma hanno causato un morto e 4 feriti; su Nacfa, Ghinda, L'Asmara, lievi danni e nessuna vittima. A Metemmà un aereo nemico abbattuto e un nostro velivolo da caccia non rientrato.

6 – Due sommergibili nemici sono stati affondati: uno da un nostro sommergibile, l'altro dai nostri Mas. Nell'Africa Settentrionale una nostra numerosa formazione aerea ha bombardato intensamente gli apprestamenti nemici a Marsa Matruh, con imponenti risultati. Un aereo nemico è stato probabilmente abbattuto al ritorno; tutti i nostri sono rientrati. Nel Mar Rosso nostri aerei hanno bombardato obiettivi militari nell'isola di Perim. Aerei nemici hanno bombardato Aiscia ed Assab, senza causare vittime: lievi danni materiali.

7 – La stessa flottiglia di Mas, di cui al Bollettino di ieri, ha affondato un altro sommergibile nemico. Nel Mar Rosso un convoglio nemico, scortato da incrociatori e cacciatorpediniere, è stato bombardato da una nostra formazione aerea. Nell'Africa Orientale attività di nostre pattuglie oltre Cassala e nella zona di El Zuan (ovest di Om Ager). L'aviazione nemica ha bombardato Gallabat, uccidendo quattro ascari e ferendone sei. Altre incursioni aeree su Otumlo (Massaua) e su Metemmà: tre morti e due feriti tra i nativi, qualche capanna distrutta. Un sommergibile nemico ha sparato alcuni colpi di cannone sulla città di Savona, colpendo abitazioni private: un morto e 5 feriti tra la popolazione.

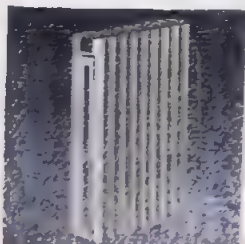
8 – Un nostro sommergibile ha affondato una vedetta armata inglese. Nel Mediterraneo occidentale è stato silurato un nostro piroscafo mercantile di 1800 tonnellate. Nell'Africa Orientale uno scontro di pattuglie ad El Katulo (Chenia) con esito a noi favorevole. Nel Mar Rosso nostri aerei hanno di nuovo bombardato il convoglio di piroscafi già attaccato nella giornata precedente. Altri nostri aerei hanno bombardato, senza subire perdite, la stazione radio di Uadi Jusuf (a nord-est di Ghedaref) e nuclei di armati nemici presso il confine del basso Sudan.

9 – Nostri aerei hanno attaccato il silurificio di Valletta e i depositi di carburante di Calafrana, a Malta. In un combattimento tra i nostri e i velivoli nemici, uno di questi è stato abbattuto: uno dei nostri non è rientrato. Nell'Africa Settentrionale attività di colonne celeri. Nostri aerei hanno spezzonato e mitragliato un nucleo motorizzato nemico presso Bir Kamsa, a 70 chilometri a sud di Sidi-el-Barrani, immobilizzando tre autoblindate: un nostro velivolo non è rientrato. Incursioni aeree nemiche su Tobruch e Bardia, senza far vittime né danni. Nell'Africa Orientale nostre pattuglie hanno fugato formazioni di cavalieri sudanesi al confine eritreo. Il convoglio nemico in rotta nel Mar Rosso è stato nuovamente bombardato da nostri aerei. Un piroscafo colpito si è diretto a velocità ridotta verso la costa sud-egiziana.

10 – Nell'Africa Settentrionale l'aviazione nemica ha bombardato Tobruch, causando tre morti e sei feriti; danni lievi. Un aereo nemico è stato abbattuto. Nell'Africa Orientale nostri reparti hanno sorpreso e posto in fuga forze nemiche a Uar Deglò (Chenia). Nostri aerei in una incursione presso Colombati (sud-est di Wajir), hanno spezzonato accampamenti nemici, ed altri hanno bombardato impianti, imbarcazioni e magazzini nel porto di Aden. L'aviazione nemica ha lanciato bombe su Cheren, Buna, Decamerè, Gura, Mai Edagà, senza far vittime né danni, e su Assab, dove si sono avuti due morti e qualche ferito.

11 – Nostri aerei hanno bombardato il campo di aviazione di Porto Sudan, colpendo al suolo una quindicina di aerei inglesi. Il nemico ha tentato, senza alcun successo, due incursioni nell'Africa Orientale: una prima, con mezzi meccanizzati, tra Abu Gamel e Tessenei (Eritrea), è stata facilmente dispersa; una seconda – di due distinte colonne che, appoggiate da forze aeree, puntavano su Buna (Chenia) – è stata nettamente respinta. Il nemico si è ritirato con perdite non precisate. Incursioni aeree nemiche su Gura, Toselli e Decamerè, con lievi danni: due donne ferite.

12 – Nell'Africa Settentrionale una nostra colonna ha catturato due carri armati del nemico, con armamento completo. Nostri aerei, senza subire perdite, hanno bom-

bardato, ad est di Sidi-el-Barrani, impianti aeronautici e ferroviari di Maaten Bagush e apprestamenti militari ad El Qasaba. L'aviazione nemica ha bombardato Bengasi, Bardia e Sidi-el-Barrani, ferendo cinque persone e recando notevoli danni alle abitazioni ed alla cattedrale di Bengasi. Nell'Africa Orientale, aerei nemici su Burgabo (Somalia), Neghelli, L'Asmara, Gura, Adi Ugri ed Assab. Nessuna vittima; danni limitati.

13 – Nostre siluranti hanno arditamente attaccato, nel canale di Sicilia, durante la notte tra l'11 e il 12, notevoli forze navali inglesi nelle vicinanze di Malta. Un incrociatore nemico, probabilmente del tipo «Neptune», è affondato; altri gravi danni inflitti alle unità avversarie, le hanno costrette ad allontanarsi. Abbiamo perduto due torpediniere da 660 tonn. ciascuna e un caccia da 1300 tonn. Gli equipaggi sono in gran parte salvi. Nelle prime ore del mattino nostri aerei sottoponevano ad intenso bombardamento unità avversarie dirette verso levante. Nonostante la violentissima reazione delle artiglierie navali, quella degli aerei levatisi da una nave portaerei nemica e le avverse condizioni atmosferiche, la nostra Aviazione colpiva la nave portaerei a prua con una bomba di grosso calibro e danneggiava un incrociatore pesante sulla fiancata sinistra. Due caccia nemici sono stati abbattuti; un nostro velivolo manca. Nell'Africa Settentrionale nostre colonne celeri, a 30 chilometri ad est di Sidi-el-Barrani, si sono scontrate con carri armati ed autoblindate avversari e li hanno ricacciate. Nostri aerei hanno bombardato, durante la notte, il campo di aviazione di Maaten Bagush e gli impianti di Ed Daba (est di Marsa Matruh) con evidenti risultati e senza alcuna perdita. Incursioni aeree nemiche su Bardia e sui porti di Derna e di Tobruch hanno causato lievi danni; nessuna vittima. La nostra caccia ha intercettato sul cielo di Tobruch una formazione aerea nemica, abbattendo un velivolo e colpendone gravemente altri due. Nell'Africa Orientale nostre pattuglie hanno respinto elementi avversari autotrasportati, che si dirigevano verso il confine eritreo. La nostra Aviazione ha bombardato opere fortificate nemiche a Lodwar (ovest del lago Rodolfo), le opere aeroportuali di Wajir e sul Mar Rosso un incrociatore nemico da 10.000 tonn. Tutti i nostri velivoli sono rientrati. Aerei nemici hanno lanciato bombe su Gura, Neghelli, L'Asmara ed El Uak: nessuna vittima, danni lievissimi.

14 – Nell'Africa Settentrionale, un attacco di autoblindate nemiche a sud-est di Sidi-el-Barrani è stato nettamente respinto dalle nostre artiglierie. Nostri aerei hanno attaccato i campi inglesi di aviazione di Fuka e di Ed Daba (Egitto), con visibili risultati, specie al campo di Ed Daba, sorpreso in piena attività di volo notturno. Tre navi hanno bombardato nostre posizioni nella zona di Sidi-el-Barrani, senza causare perdite né danni. Un attacco aereo nemico su Tobruch è stato accolto da intensa e precisa reazione contraerea, che ha scompigliato il tiro avversario: una baracca colpita, alcune linee telefoniche interrotte e un uomo ucciso. Nell'Africa Orientale nostri aerei hanno rinnovato il bombardamento su Lodwar, provocando un incendio. Le opere portuali di Perim, nel Mar Rosso, sono state ripetutamente centrate dai nostri aerei, che hanno provocato vasti incendi. L'aviazione nemica ha bombardato Giavello, Maggi, Gura e Toselli, con lievi danni: nessuna vittima. Aerei nemici hanno attaccato il porto di Portolago (a Lero), colpendo la chiesa cattolica ed altri edifici civili e causando 34 morti e 20 feriti. Nessun danno rilevante agli obiettivi militari. Due velivoli nemici abbattuti.

Quando avrete letto questo numero de

LE VIE D'ITALIA

se non ne conservate la raccolta, speditelo ad un soldato di vostra conoscenza, oppure all'**Ufficio Giornali Truppe del Ministero della Coltura Popolare, Roma,** che lo invierà ai Combattenti.

Marsa Matruh.

Marsa Matruh è un obiettivo su cui la nostra Armata aerea ha portato la sua poderosa offesa con particolare violenza e frequenza. Marsa Matruh duramente colpita, Marsa Matruh distrutta, Marsa Matruh rasa al suolo, sono frasi che ricorrono sovente nei bollettini di guerra e si spiegano con la tenacia di cui gli Inglesi dànno prova per tenere in piedi questa base, che costituisce il caposaldo di tutto il loro sistema difensivo.

Allo scoppio della guerra la nostra Armata aerea iniziò la sua opera demolitrice di questo importante obiettivo, con risultati, si è detto, efficacissimi. Ma i Britannici si sforzano a ricostruire sulle vecchie macerie, e quindi gli attacchi dal cielo si ripetono e si ripeteranno senza tregua. I bombardamenti si susseguono ininterrotti.

Marsa Matruh era un villaggio indigeno, con poche decine di abitanti, sul litorale egiziano, a 250 chilometri dal confine libico. Circa tre anni fa vi giunse la ferrovia di Alessandria, e Marsa Matruh diventò così la stazione più occidentale della rete; stazione che, militarmente, è venuta a dare notevole importanza strategica alla località.

Già prima dell'apertura delle ostilità gli Inglesi avevano fatto di questo villaggio una base logistica di prim'ordine, con vasti magazzini, depositi, alloggi per il personale, numerosi ampi serbatoi di carburante, cospicue riserve di armi e munizioni. Davanti a tutto questo complesso fu poi sistemato un munitissimo campo trincerato. Tutto il sistema poggia su due caposaldi: Marsa Matruh e Siwa. La ferrovia che vi fa capo rende agevole il trasporto di truppe, armi, materiale e rifornimenti; di tutto quanto, cioè, possa occorrere per alimentare la resistenza.

Marsa Matruh è, quindi, per gli Inglesi il cardine dello schieramento avanzato nella frontiera egiziana, e perciò si spiega tutta la loro energia per difenderla a qualsiasi costo, ricostruendo tenacemente ciò che metodicamente i nostri aerei distruggono. Ma gli attacchi sono di violenza inaudita, e non vi sarà sosta fino al giorno della conquista.

Sollum.

Durante la campagna di Libia l'Inghilterra esercitò un vergognoso ricatto proprio a proposito di Sollum: fece sapere alla Turchia e ad Enver Pascià che ne esigeva la cessione all'Egitto. Preso alla gola e ridotto senza rifornimenti, Enver Pascià dovette subire la pretesa britannica: Sollum fu occupata ed egli potè in un sol giorno farsi consegnare 3 cannoni, 8 mila fucili, 25 mila cartucce e varie mitragliatrici. Da allora la base di Sollum si mostrò molto utile per le unità della flotta britannica, offrendo potenti difese naturali, a cui si aggiunsero cospicue opere militari.

Sollum rappresenta la base marittima più prossima alle carovaniere di Siwa e Giarabub (si deve al Ministro conte Guicciardini se Giarabub non seguì le sorti di Sollum!), cui fan capo le vie che portano a Cufra e nello Uadai. Una rotabile conduce ad Amseat, dove s'incontrano le vie per Porto Bardia e per l'interno. Questa linea parte da Sollum e si prolunga a sud fino ad Alfaia e Sidi Omar. Essa era costituita da un complesso di solide opere permanenti, difese passive, mine e reticolati, schieramenti di artiglieria, mitragliatrici ed armi automatiche. La linea era presidiata da un vasto complesso di unità autoblindate e corazzate, alle quali era affidato il compito di un'azione bellica mobile, una specie di guerriglia, condotta coi modernissimi mezzi meccanici. Molta parte di questo materiale mobile era costituito dal «camionetto del deserto» costruito da Ford.

Dalla parte italiana la frontiera è segnata dal famoso reticolato che Graziani immaginò e fece costruire 9 anni fa: una fascia di ferro spinato di quasi trecento chilometri e profonda quattro metri, che da Porto Bardia va fino a Giarabub. Il reticolato, costituito da paletti di ferro che distano due metri uno dall'altro in profondità e tre metri in lunghezza, fu costruito per impedire il passaggio dei ribelli da un territorio all'altro e soprattutto l'approvvigionamento dei ribelli in Cirenaica.

È noto che, nelle discussioni di Versaglia e nelle successive trattative per compensi territoriali, le nostre richieste per Sollum vennero categoricamente respinte.

Le industrie elettrochimiche ed elettrometallurgiche della Savoia.

Con l'energia elettrica sovrabbondante si svilupparono di recente, nella Savoia, le industrie elettrochimiche ed elettrometallurgiche, che impiegano 8 mila persone. Le officine (25 in tutto) si trovano localizzate di preferenza in vicinanza delle centrali elettriche, cioè lungo le valli principali di Moriana (Arc) e di Tarantasia (Isère). L'energia elettrica viene utilizzata, per la sua proprietà di dissociare corpi composti (elettrolisi), nelle officine che fabbricano alluminio, magnesio, sodio e diversi clorati e perclorati, e per ottenere nei forni elettrici temperature molto elevate, che sono necessarie a preparare industrialmente il carburo di calcio, il fosforo, gli acciai speciali e leghe di vario genere.

Per l'alluminio la prima officina savoiarda è sorta a Calypso nel 1891. Dalla bauxite, che si trova abbondantemente nel mezzogiorno della Francia, si ricava sul posto dapprima l'allumina, che è importata in Savoia sotto forma di polvere bianca di aspetto cristallino: essa, mescolata alla criolite (un tempo importata dalla Groenlandia ed ora fabbricata per mezzo di sintesi diretta) e sottoposta a processo elettrolitico, dà un prodotto pressoché puro. Le principali officine di produzione si trovano nelle valli dell'Arc (La Praz, Prémont, La Saussaz, Calypso, San Giovanni di Moriana); dell'Arly (Venthon); dell'Arve (Chedde). Nel 1937 la produzione di alluminio di queste officine si aggirò sulle 16 mila tonn. (pari al 53 % della produzione francese), con 950 operai occupati.

Per il magnesio, che viene utilizzato a formare leghe leggere e resistenti (duralluminio, alpacca, ecc.), esistono in Savoia due officine, a Bozel ed a Chedde. Un tentativo di ottenere zinco per via elettrolitica è stato compiuto a Saint-Martin. Lo stagno, invece, è lavorato nei forni elettrici di Vovray, presso Annecy, col vantaggio di non perdere il fumo, formato soprattutto da ossido di stagno.

L'elettrolisi permette, invece, di ottenere molti prodotti chimici. Dal cloruro di sodio si ricava clorato di sodio (usato per distruggere le erbe parassite); dal cloruro di potassio il clorato corrispondente (esplosivo). Le due officine principali sono quelle di Chedde e di Prémont, le quali impiegano circa 500 operai e producono ogni anno 10 mila tonn. di cloruri. Si produce anche cloro, che viene utilizzato come disinfettante, fissandolo nella calce viva, soda, ammoniaca sintetica, nella officina di La Pomblière, presso Moûtiers.

Per il carburo di calcio (che serve per numerosi prodotti sintetici, come cianamide, acetone, acido acetico, ecc.) esistono fabbriche in Moriana (Villarodin-Bourget, Montricher presso San Giuliano, Glandon, Argentine) e in Tarantasia (Borel, Nôtre-Dame de Briançon, Châteaufeuillet). La produzione si aggira sulle 30 mila tonn. (Francia: 77 mila); il numero delle persone occupate è di 600. Dall'acetilene si ottiene poi l'acetone,

Per il fosforo, ottenuto dai fosfati, va ricordata l'officina di Epierre, che occupa un centinaio di operai. Tra gli abrasivi si producono il carborando (1800-2000 tonn. all'anno), la bathite, il corindone artificiale. A Moûtiers è stata impiantata una fabbrica di cemento fuso d'altoforno.

Tra le officine elettro-metallurgiche si trova al primo posto quella di Ugine, che occupa 3000 operai. I suoi otto forni elettrici possono produrre ogni anno da 45 a 50 mila tonn. di acciai speciali. A San Michele di Moriana le officine *Renault* comprendono un'acciaieria (500-600 operai), che produce materiale per l'industria automobilistica. Importante è anche la lavorazione delle leghe di ferro, che occupa 2700 operai in 39 forni, e produce 27 mila tonn. di ferro in lega con cromo, manganese, tungsteno, ecc.

Il recente impianto di queste officine in una regione montuosa ha avuto, tra l'altro, anche l'effetto di ritardarne lo spopolamento, che è pur sempre sensibile.

Le ricchezze minerarie della Corsica.

La Corsica è ricca di minerali, ma la dispersione dei giacimenti, la difficoltà di individuarli e la scarsezza dei mezzi di trasporto fanno sì che tali ricchezze rimangano ad uno stato potenziale.

Tra i combustibili solidi – scrive il «Bollettino della R. Società Geografica», l'antracite si presenta in strati abbastanza notevoli a Osani. Depositi di lignite esistono nella regione di Morosaglia. Il ferro appare sotto forma di ossidi e di solfuri. I filoni più promettenti di ferri ologiati sono quelli di Ota e di Vero. Depositi di minor conto si trovano a Bisinchi, Chiatta, Corte, Venzolasca, Brando, Farinole, Olmeto; ferri solfurei si trovano a Cardo ed a Lancone. Il *mispickel* (solfo-arseniuro di ferro) forma un'importante giacimento a Lozari.

Il rame si presenta sotto forma di malachite (carbonato di rame) a Linguizetta e nella regione di Belgodere; di filipsite (solfuro di ferro e rame) a Canavaggia, Lento, Moltifao, Ponte-Leccia, Pietralba, Rapale, Vellecalle; di pirite di rame a Vezzani. Il più importante minerale di piombo, la galena (solfuro di piombo, con qualche traccia d'argento), si trova all'Argentella, Calenzana, a S. di Belgodere, Barbaggio, Isola Rossa, Pietralba, Paterno, Paggio d'Oletta. L'antimonio (sotto forma di stibina o solfuro d'antimonio), a cui è associato il cinabro (solfuro di mercurio) si trova ad Ersa, Luri, Méria. Il manganese è visibile in alcuni tratti della valle dell'Ostriconi, a Furiani ed a Muone. L'arsenico si può estrarre dal *realgar* (solfuro rosso) a Matra. L'amianto si trova specialmente nella regione di Orezza e nella Valle di Alesani. Ricerche per individuare giacimenti auriferi sono state fatte nei territori di Conca e di Zonza.

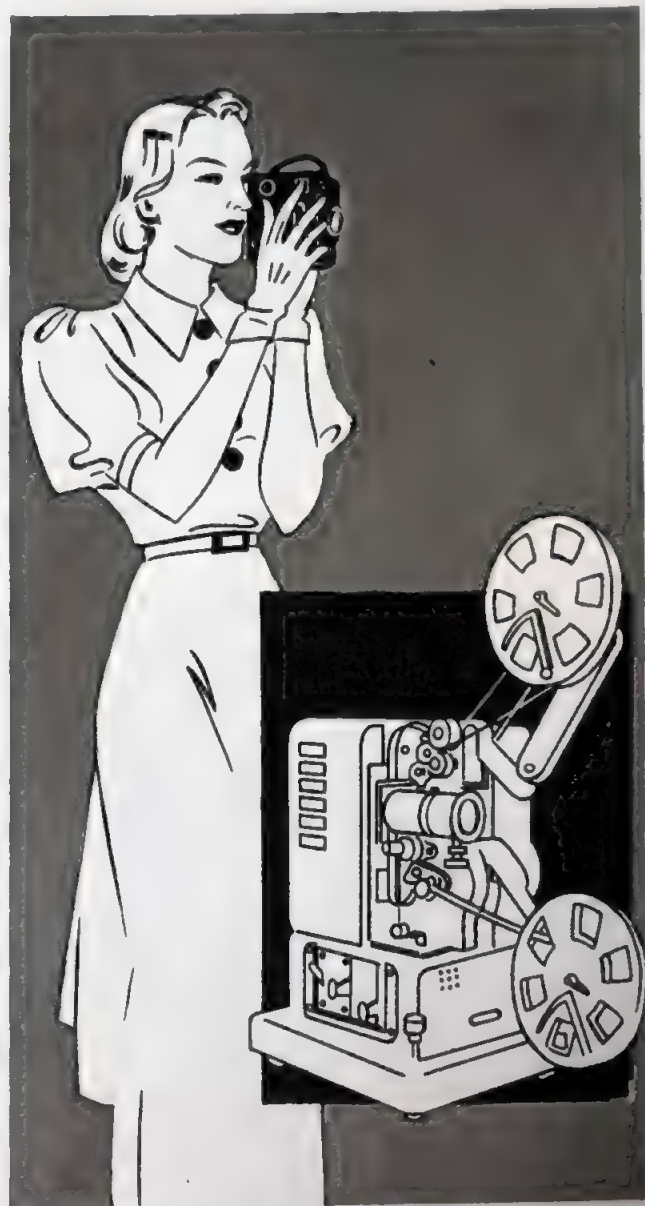
Il numero delle concessioni è, però, finora assai modesto, limitandosi ad una quindicina, una per l'antracite (392 ha.), una per il ferro (1075 ha.), 3 per l'antimonio (1338 ha.), 6 per il rame (4171 ha.), 2 per il piombo (2790 ha.), una per il mispickel (882 ha.) ed una per l'arsenico (257 ha.).

Somalia, terra degli aromi.

Un articolo di I. Bianchi, pubblicato nel numero di ottobre de «Le Vie d'Italia», accennava al commercio somalo degli aromi e specialmente dell'incenso. Riferiamo qui alcuni particolari sulla produzione di esso, ricordando che l'Italia, sin dall'occupazione definitiva della Migiurtinia, avvenuta nel 1927, è il principale paese produttore d'incenso.

La Migiurtinia, regione della Somalia settentrionale, era considerata fin nell'età più remota la «terra degli aromi». Ne troviamo il primo accenno in un famoso monumento di Deir-el-Bahari, documento della vita che si svolgeva fra quei popoli lontani verso il 1700 a. C.

Per ordine della regina Hatshepsu, notevole figura femminile della XVIII dinastia dei Faraoni, una spedizione raccolse nel territorio di Obbia 32 piante aromatiche per trasportarle e propagarle in Egitto.

È noto che l'incenso aveva una parte considerevole nei riti degli antichi popoli e rappresentava per loro ciò

che di meglio producesse la terra. Perciò l'incenso fu il dono che, con l'oro e la mirra, i Re Magi offrirono a Gesù Cristo.

Nel rito cattolico l'incenso rappresenta ancora il sacrificio di una cosa preziosa offerta a Dio, la quale, mentre arde in atto di omaggio, emana profumo: nuvola che sale al Cielo, come al Cielo deve giungere la preghiera dei fedeli.

Ma l'incenso non è sfuggito neanche alla mitologia pagana. La pianta da cui è estratto, narra Ovidio nelle « Metamorfosi », sarebbe stata la Ninfa Leucotea, sepolta viva dal padre sotto un mucchio di sabbia. Apollo, che invano tentò di salvarla, cosparso il corpo della fanciulla amata con un nettare odoroso, esclamò: « O nettare, tu certo salirai al cielo ». E dalle membra della Ninfa, abbarbicate al suolo e trasformate in radice, fiorì un ramoscello di incenso.

L'incenso stilla da arbusti appartenenti alla specie « Boswellia Bhaudayana ». Sono piante che crescono nella boscaglia calcarea asciutta, di collina e di altipiano, e se ne conoscono due varietà: il *Maidi* e il *Baio* che, pur avendo molti caratteri comuni, possono essere facilmente distinte anche nel periodo del riposo vegetativo.

Il *Maidi* vive, in genere, abbarbicato a terreni scoscesi per mezzo di una specie di grande ventosa biancastra, sì bene incollata alla roccia, che le radici sembrano applicazioni di mastice bianco e lo sviluppo dell'albero ne è facilitato anche nei luoghi più poveri o pressoché privi di terra vegetale. Se la radice riesce a trovare un crepaccio pieno di terra, vi si approfondisce, assumendo la forma a fittone, senza allargarsi a ventosa sulla superficie.

Il tronco dell'incenso, che in taluni esemplari può raggiungere un diametro di oltre 40 centimetri, è ricoperto da diversi strati di corteccia giallo-bruno-rossiccia. L'altezza varia da quella normale di 3-4 metri agli 8-9 metri, con un massimo che, in casi eccezionali, arriva anche ai 20 metri. Di solito, a 60-80 centimetri dalla roccia il tronco si divide in due o tre rami, e si sviluppa invece a ceppaia se una causa estranea lo spezza sopra la radice.

Il *Maidi* fiorisce nel maggio, fruttifica in giugno e ha foglie tutto l'anno, abbondantissime dopo il periodo delle piogge, e ridotte al minimo nella stagione secca.

Il *Baio*, invece, preferisce alla roccia i crepacci pieni di terra, e solo eccezionalmente presenta la forma della radice a ventosa. Anche il suo tronco è rivestito da diversi strati di corteccia, ma di un color verde-giallo antico; si stacca a pezzi, somiglianti alla pergamena.

Più piccolo del *Maidi*, quest'albero ha un'altezza che varia dai 3 ai 9 metri, con eccezioni che arrivano sino ai 15, e a differenza del *Maidi*, durante il periodo della fioritura manca completamente di foglie, che nel resto dell'anno sono scarse ed apicali.

Il *Maidi* e il *Baio* rivestono i fianchi delle montagne migiurtine, diventando man mano più radi, sino a scomparire del tutto, ad una certa altezza, nella Somalia già britannica, per lasciare il posto ai grandi boschi e alle varie specie di liane e di *cactus* giganteschi.

Si sente spesso parlare dai Migiurtini di « campi di incenso », ma questa locuzione è del tutto impropria.

Non esiste una regolare coltura di questa pianta, che si riproduce per seme caduto dalla pianta madre in uno dei crepacci della roccia, dove il poco terriccio che vi si può trovare, trasportatovi dal vento, le permette di germinare, metter foglioline rudimentali ed una radichetta.

Non potendosi credere che in tali condizioni di ambiente la pianta potesse trovare elementi necessari al suo primo sviluppo, era stata avanzata l'ipotesi che il seme passasse prima nell'intestino di un uccello, e con le sue feci fosse deposto poi sulla roccia. L'ipotesi, invece, sembra priva di ogni fondamento. In Migiurtinia gli uccelli sono in genere molto rari, e nessuno si nutre di frutti di incenso. Né questo modo di propagazione può essere attribuito alle capre o ai cammelli, che difficilmente possono raggiungere le piante abbarbicate talvolta a pareti rocciose, quasi perpendicolari.

Il Migiurtinio lascia alla natura la fatica e il merito di rinnovare e di accrescere la coltivazione dell'incenso, e non si è mai interessato di questi problemi.

Si parla di un tentativo di trapianto in pianura, compiuto presso lo Uadi di Botiala da un discendente degli Osman Mahmud. Ma queste piante, dopo qualche anno di rigoglioso sviluppo, furono travolte da una piena eccezionale dell'Uadi, e gli abitanti musulmani attribuirono la distruzione della coltura alla vendetta di Allah.

Il termine «sciamba» (campo d'incenso) va meglio tradotto in «zona». Queste zone furono ripartite in lotti dai Sultani migiurtini ed assegnate per lo sfruttamento ai capi delle varie tribù. Il capo cabila provvide a sua volta a dividere la «sciamba» in lotti e ad assegnarla ai capi, ai ras e così via, sino ai capi famiglia. Su la particella loro assegnata i capi famiglia hanno soltanto un diritto d'uso: proibita qualunque forma di vendita, di donazione o anche di permuta. Questo, che giuridicamente è diritto di possesso e non di proprietà, si trasmette, in linea ereditaria, al parente maschio più prossimo: in mancanza di questo, la «sciamba» ritorna alla tribù.

È una forma di proprietà collettiva, uno dei pochi esempi che ancora rimangono di questo istituto che, nel suo carattere primordiale, ci dice come lo sfruttamento delle zone a incenso esistesse già da tempo remotissimo.

L'incenso è l'unica ricchezza di questi indigeni, ed ora comincia ad affermarsi la possibilità di usarlo (specialmente il *Maidi*) a scopi industriali di particolare importanza autarchica.

Alcuni dati sulle risorse economiche della Somalia ex-britannica.

Soltanto circa 1/300 della Somalia ex-britannica (superficie 176 mila kmq.; 347.383 ab. nel 1936) è coltivato (sorgo, mais, grano, frumento, orzo). La grande maggioranza della popolazione è nomade, dedita all'allevamento del bestiame (3 milioni di pecore, 2 milioni di capre, 1,5 milioni di cammelli, 40 mila bovini, 500 asini, 800 cavalli).

La pesca (pescicani, pesce spada, razze, varie specie di sardinella, tonni, triglie, ecc.) potrebbe dare prodotti importanti; finora è stata praticata da pochi indigeni, senza alcuna organizzazione.

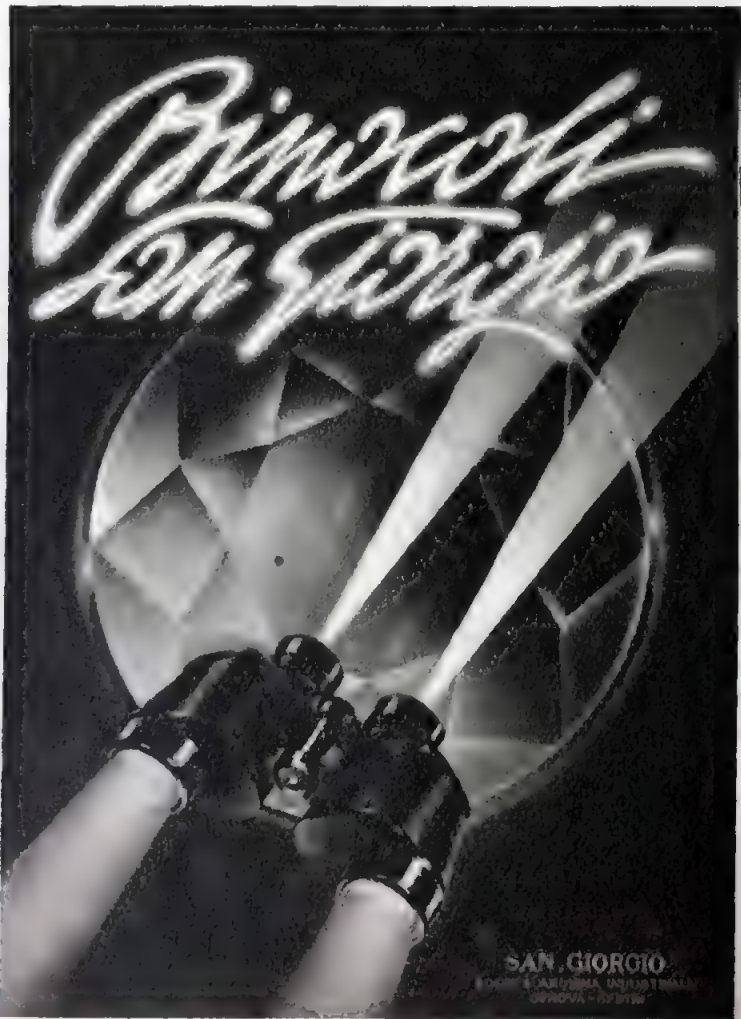
Il commercio interno è assai modesto: sui mercati locali è venduto soprattutto il *ghee* (burro chiarificato).

Il commercio esterno consiste principalmente nella esportazione di pecore e capre e delle loro pelli, di gomma e resine; i principali articoli di importazione sono: riso, zucchero, datteri e tessuti.

Anni	Importazione (sterline)	Esportazione (sterline)
1933	284.308	145.978
1934	269.050	137.430
1935	272.028	127.459
1936	425.235	195.420
1937	534.000	279.942
1938	550.000	196.000

(Nella tabella non è compreso il traffico con argento e monete).

Commercio d'importazione (Percentuali):

	1933	1934	1935	1936	1937
Gran Bretagna	23,8	24,3	29,3	29,6	24,9
India	—	49,9	44,1	39,2	44,2
Altri paesi d. Impero	52,8	2,0	2,2	2,0	2,9
Egitto		3,2	4,9	2,9	3,1
Giappone		8,0	8,6	12,1	7,3
Paesi d. Golfo Persico	23,4	6,4	6,1	4,3	5,9
Stati Uniti d'A.		3,1	3,0	6,2	7,7
Altri paesi stranieri		3,1	1,8	3,7	4,0

Il forte aumento delle importazioni nel 1936, 1937 e 1938 è dovuto all'occupazione italiana dell'Etiopia.

I tessuti provengono dal Giappone, dall'India e soprattutto dalla Gran Bretagna; i datteri dai paesi del Golfo Persico; il riso dall'India; lo zucchero dalla Gran Bretagna e dalla Russia.

Importazioni		1929	1937	1938
Datteri	quint.	26.109	48.112	70.822
	sterl.	35.500	31.640	41.677
Riso	quint.	93.312	128.539	173.956
	sterl.	188.941	114.333	160.903
Zucchero	tonn.	22.262	71.150	67.964
	sterl.	45.887	59.962	63.478
Cotonate	migl. di m.	1.497	991	1.227
	sterline	53.636	15.316	18.066

Esportazioni		1929	1937	1938
Ghee	quint.	538	1.454	478
	sterl.	4.950	12.686	5.372
Capre	num.	13.318	30.957	34.037
	sterl.	13.449	13.608	14.324
Pecore	num.	46.761	85.969	83.113
	sterl.	41.797	44.815	43.934
Gomme e resine	quint.	8.514	6.580	5.943
	sterl.	18.226	17.609	16.198
Pelli di capra e pecora	migl.	981	1.520	1.700
	sterl.	110.000	163.000	93.000

Totale dei prodotti esportati:

		1929	1937	1938
Nell'Impero brit.	sterl.	219.000	240.000	148.000
In altri Paesi	sterl.	20.000	40.000	48.000
Totale	sterl.	239.000	280.000	196.000

Bilancio (sterline):

Entrate Anni	Dogane	Licenze	Ammende e servizi del Governo	Altre	Totali
1933	73.318	22.347	10.645	5.576	111.886
1935	72.093	16.360	12.444	18.079	118.976
1936	121.995	18.341	11.360	12.840	164.536
1937	153.674	21.938	22.303	16.834	214.749

Uscite Anni	Amministraz. civile	Spese militari	Lav. pubblici	Fondo per lo sviluppo colon.	Speciali misure precauz.	Totali
1933	110.779	39.761	769	2.511	—	153.820
1935	113.240	49.226	3.464	10.798	10.850	187.578
1936	113.143	44.075	1.239	8.462	40.271	207.190
1937	126.300	46.170	7.171	7.942	25.556	213.139

Risorse economiche del Sudan Anglo-Egiziano.

Soltanto poche zone dell'immenso territorio (2.462.860 kmq. con 6.342.487 ab., densità 2,5) offrono terreno adatto alla coltivazione, perché convenientemente irrigate o irrigabili. La coltura più diffusa è quella del cotone, soprattutto nella Gezira (terre alluvionali fra i due Nili, a monte della loro confluenza) e nella pianura di Gedaref, tra il Nilo Azzurro e l'Atbara. Nel 1938-39 erano coltivati a cotone 18.500 ha., che diedero un prodotto di 574.000 q., oltre a 1.050.000 q. di semi. Mentre in Egitto si semina in febbraio-marzo e si raccoglie in ottobre-novembre, nel Sudan si semina fra giugno e luglio e si raccoglie in marzo-aprile; per cui, mentre agli Egiziani importano le

piene del Nilo, il Sudan è interessato alle portate invernali del Nilo Azzurro.

Nel 1938 l'esportazione di cotone e semi di cotone ha rappresentato il 67% del valore totale delle esportazioni.

Altri prodotti agricoli sono: la dura, che, coi datteri, è il principale alimento della popolazione; il sesamo, le arachidi, i datteri, l'orzo e il frumento. Scarse le risorse forestali; la boscaglia orientale del Cordofan e la valle superiore del Nilo dànno forti quantità di gomma arabica.

L'allevamento del bestiame è suscettibile di grande sviluppo, e già notevole è l'esportazione di carne e animali vivi. Nel 1937 esistevano nel Sudan Anglo-Egiziano: 2.700.000 bovini, 2.250.000 ovini, 2.000.000 di caprini, 420.000 cammelli, 375.000 asini, 23.000 cavalli. Soli prodotti minerali, di importanza locale: oro, ferro, rame, lignite e sale (saline naturali presso Porto Sudan: 27.000 tonn. nel 1936).

Commercio estero (in lire egiz.):

Importazione 1938	Esportazione 1937
6.283.076	8.130.453
6.283.397	5.490.362

Principali prodotti importati:

	1937		1938	
	Quantità Tonn.	Valore Lire egiziane	Quantità Tonn.	Valore Lire egiziane
Tessuti di cotone	9.173	1.124.928	9.702	1.159.870
Zucchero	33.578	581.043	33.267	638.566
Macchine	—	363.893	—	442.324
Manufatti di ferro e acciaio	—	376.741	—	346.997
Veicoli a motore	—	224.892	—	242.619
Carbone, coke, oli, combustibili	129.960	193.430	146.780	255.205
Tè	3.520	353.943	2.621	264.725

Principali prodotti esportati:

	1937		1938	
	Quantità Tonn.	Valore Lire egiziane	Quantità Tonn.	Valore Lire egiziane
Cotone	70.911	5.409.635	62.724	3.437.477
Semi di cotone	105.661	514.164	99.139	242.433
Gomma arabica	19.761	717.798	23.980	662.658
Dura	56.152	282.906	54.735	295.877
Sesamo	20.240	284.573	18.121	199.672
Pelli e cuoio non conciati	3.033	244.225	2.216	104.838

Nel movimento commerciale, e soprattutto a causa del vigente sistema doganale, viene prima la Gran Bretagna, poi l'Egitto, poi gli Stati Uniti d'America, infine l'Italia; l'Italia che ha dato l'opera e anche la vita di molti fra i più nobili suoi figli per lo sviluppo del Sudan. Ad esempio, numerosi nostri operai specialisti hanno lavorato alla grande diga di Sennar, alta 33 metri e costata 13 milioni di sterline.

Principali Paesi fornitori:

	1937	1938
	Lire egiziane	
Gran Bretagna	1.467.941	1.647.942
Egitto	1.418.228	1.445.722
Giappone	1.182.001	1.101.608
India Britannica	424.047	284.400
Indie Olandesi	274.632	244.634
Africa Orientale Italiana	151.331	78.829
Italia	57.242	43.582

Principali Paesi compratori:

	1937	1938
	Lire egiziane	
Gran Bretagna	3.507.165	2.588.808
India Britannica	1.668.112	808.816
Egitto	691.410	719.565
Francia	402.881	277.857
Stati Uniti d'America	358.474	192.910
Italia	319.453	135.609
Africa Orientale Italiana	171.739	31.224
Germania	166.394	103.421
Giappone	295.043	75.212

Le industrie sono limitate a quelle agricole, derivanti dalla coltivazione del cotone, e a quella modestissima dell'estrazione dell'oro. Piccole industrie familiari sono quelle dei tappeti, stuoie, cuoi lavorati, oreficerie, ecc., proprie di tutti i paesi arabi o arabizzati.

Ferrovie: nel 1937, 3260 km. Una flottiglia di vapori governativi provvede alle comunicazioni sul Nilo e sui suoi affluenti. Unico porto sul Mar Rosso toccato da linee regolari di navigazione è Porto Sudan, creato dagli Inglesi e modernamente attrezzato. Nel 1937 vi entrarono navi per 3.896.216 tonn., delle quali 2.278.074 britanniche.

Bilancio 1937 (in lire egiziane): Entrate 4.748.500; Uscite 4.457.600.

Aden.

La conquista del Somaliland ha messo nelle nostre mani uno dei battenti della porta del Mar Rosso; l'altro battente, imperniato su Aden, è sottoposto ai nostri continui bombardamenti.

Aden era un villaggio situato sulla costa meridionale dell'Arabia affacciata sull'Oceano Indiano e costituiva l'unico porto del Sultanato di Lakedi, quando gli Inglesi, nel 1839, ottennero la cessione della penisola, assegnando al Sultano poche centinaia di sterline a titolo di pensione.

La mirabile posizione di questo piccolo centro, fra due insenature protette da massi rocciosi, vere fortezze che davano sicuro rifugio alle navi, fece ben comprendere agli Inglesi l'importanza di questa località che domina l'ingresso del Mar Rosso, destinato a divenire capolinea del traffico tra l'Europa e le Indie.

In un secolo, il piccolo centro abitato è diventato la città più popolosa di tutta l'Arabia: il porto occidentale può ospitare una intera flotta; il porto orientale, capace anch'esso di numerose unità, è dominato da un vulcano spento, le cui pendici sono coperte da abitazioni.

I Britanni hanno fatto di questa base una fortezza formidabile, con apprestamenti che si possono paragonare a quelli di Gibilterra.

Nella zona, però, manca l'acqua, e per riparare a questa grave manchevolezza sono stati scavati nei fianchi della montagna enormi cisterne capaci di contenere fino a 40 mila tonnellate di acqua; tuttavia, anche queste, talvolta, rimangono a secco.

La temperatura media invernale supera quella estiva dell'Italia, e l'estate si sale spesso sopra i 50 gradi: non di rado gli Europei sono colpiti da insolazione.

Aden, scalo sicuro sulla via marittima Londra-Bombay, è considerata da un secolo un robusto anello della immensa catena tesa dall'Inghilterra intorno al globo.

Come già Thor uccise il serpente che avvolgeva nelle sue spire sette volte la terra, così oggi gli aviatori italiani spezzano con le bombe la secolare catena britannica.

Lynx
LYNX
L'Impermeabile
fuori classe
Agenti esclusivi in tutte le città
del Regno, dell'Impero e dell'Albania

LE ALI DELLA NOSTRA VITTORIA

Per il bombardamento rapido.

Fra le diverse specialità aeronautiche, quella del bombardamento offre, senza dubbio, le più larghe possibilità d'impiego bellico. Da quel lontano giorno del 1912 in cui, durante la campagna di Libia, l'allora tenente Gavotti effettuava, con mezzi tutt'affatto rudimentali, la prima azione di bombardamento aereo della storia (strappando coi denti la copiglia di sicurezza alle bombe di qualche chilo, prima di lanciarle), alla guerra mondiale, in cui i formidabili «Caproni» dominarono vittoriosamente tutti i cieli combattuti, alla guerra d'Etiopia, a quella di Spagna, fino all'attuale conflitto, il bombardamento ha sempre costituito il più vasto e proficuo impiego dell'aviazione militare.

Un apparecchio brillantemente affermatosi in questa specialità, e particolarmente nel campo del bombardamento rapido, è il bimotore «Caproni 135». Esso deriva dal notissimo «Caproni 133», che rese servizi preziosi durante la campagna d'Etiopia sia per il bombardamento che per il rifornimento di posti avanzati e delle truppe in marcia. (Ricorderemo che detto apparecchio, nell'edizione civile, serve ottimamente i A.O.I. sulle linee dell'«Ala Littoria» e, opportunamente attrezzato, è ivi largamente adottato dalle varie imprese che compiono lavori per il rifornimento dei cantieri).

"CAPRONI 135": BIMOTORE DA BOMBARDAMENTO RAPIDO.

Il «Ca. 135» è un velivolo di formula tutt'affatto moderna, di forme raccolte, di larghezza relativamente ridotta (m. 18,80), che concilia le esigenze di una fabbricazione rapida e il più possibile economica con la bontà del rendimento. Si tratta di un vero e proprio incrociatore del cielo, le cui dimensioni ridotte, le elevate caratteristiche di volo e la potenza dell'armamento sono destinate a compensare in buona parte la superiorità che l'agile e veloce monoposto da caccia possiede su questa categoria di apparecchi. È opportuno anche notare che, con l'aggiunta di serbatoi supplementari, il «Ca. 135» può raggiungere un'autonomia che ne permette l'uso, oltreché nel campo del bombardamento rapido, anche in quello della ricognizione tattica.

Trattasi di un monoplano ad ala media a sbalzo, a costruzione mista (fusoliera in metallo e ali in legno). La

parte anteriore della fusoliera è del tipo « monococque », costruita completamente in duralluminio, e in essa trova posto l'osservatore, che gode di una larghissima visibilità. Dietro a questo, e precisamente sulla parte anteriore dell'ala, è il posto di pilotaggio a due comandi affiancati; un quarto posto è riservato al radiotelegrafista. Le parti centrale e posteriore della fusoliera sono in tubi di acciaio al cromo-molibdeno, saldati all'autogeno, e sono rivestite parte in duralluminio e parte in tela.

Le ali (in legno, a due lungheroni e robusto fasciame di collegamento in compensato) sono composte di tre parti (parte centrale e semiali), allo scopo di permettere un facile trasporto per ferrovia. La parte dell'ala situata tra i due lungheroni costituisce una sezione stagna, divisa in parecchi scompartimenti, capace di assicurare da sola il galleggiamento dell'intero apparecchio in caso di discesa forzata in mare.

Il treno d'atterraggio (costituito da due semicarrelli indipendenti, fissati sotto l'ala, in corrispondenza delle gondole motori) è occultabile. Il meccanismo che comanda la manovra dei semicarrelli è controllato da un indicatore di posizione e da un avvisatore acustico. Resta così eliminata ogni incertezza dei piloti sulla posizione esatta dei semicarrelli, come ogni loro dimenticanza nell'abbassare le ruote prima dell'atterraggio. Speciali dispositivi negli impennaggi permettono ai piloti di modificare in pieno volo tanto l'assetto longitudinale dell'apparecchio secondo i diversi carichi, quanto l'assetto direzionale nel caso che il velivolo marci con un solo motore in funzione.

L'apparecchio è equipaggiato con due motori « Asso XI R. C. », a 12 cilindri disposti a V, raffreddati ad acqua, della potenza di 820 CV. ciascuno. Notando che il « Ca. 135 » ha una superficie portante di mq. 60 e un peso a carico completo di kg. 7375 (carico utile kg. 2875), si ha un carico di kg. 123 per mq., di kg. 4,500 per CV. e una potenza di 27 CV. per mq. L'apparecchio ha una velocità massima di 417 km./h. e minima di 105, e può raggiungere, a carico completo, la quota di 5000 metri in 16'. La tangenza massima è di m. 8000 e, con un solo motore in funzione, di m. 4500. Alle prove statiche questa superba macchina ha resistito ad uno sforzo di oltre 9 volte quello richiesto. Ciò permette un sovraccarico di oltre una tonnellata sulle cifre suesposte, il che porta l'autonomia dell'apparecchio a 3500 chilometri.

Le brillanti caratteristiche di volo, l'eccezionale robustezza, la facilità di manutenzione e di riparazione, ed infine l'economia di esercizio fanno del « Ca. 135 » una macchina molto apprezzata e ricercata. Si spiega così come questo apparecchio, oltre ad essere adottato su larga scala dall'aeronautica militare italiana, costituisca il nucleo del bombardamento rapido delle aviazioni militari di diversi Paesi europei e del Sud-America. Adozione, quest'ultima, di particolarissimo valore, se si considera che l'America dispone – com'è noto – di un'industria aeronautica propria, formidabilmente attrezzata non solo per i bisogni del Paese, ma anche per la conquista di mercati stranieri.

Per il gran bombardamento.

Il nucleo dell'aviazione italiana da gran bombardamento è costituito dai notissimi « Savoia Marchetti 79 », che Lindbergh proclamò « i migliori bombardieri del mondo » e che contano al loro attivo brillanti affermazioni, sia nel campo sportivo sia in quello militare. Nel primo, basterà ricordare la vittoria totalitaria riportata nella famosa corsa Istres-Damasco-Parigi, che mise a confronto il fior fiore della produzione aeronautica europea; il collegamento Roma-Rio de Janeiro in formazione di tre apparecchi, effettuato in due sole tappe con 24 ore di volo, e la conquista di ben 6 primati mondiali di velocità, con carico fino a 5000 chilogrammi, a distanza fino a 2000 km., a velocità comprese fra i 402 e i 473 km. orari. Nel campo bellico si può ricordare il brillantissimo impiego nella campagna di Spagna e nell'attuale guerra.

Le eccellenti caratteristiche di volo permettono a questo apparecchio terrestre non solo di effettuare azioni di

bombardamento superando lunghissimi percorsi anche su mare aperto e attaccando pure formazioni navali, ma anche di difendersi dalla caccia avversaria, senza bisogno di scorta. Significativo, a questo proposito, è stato lo scontro, forse il primo di tutta la guerra aerea, fra sedici « S. 79 » lanciati all'attacco di una flotta e ventisei apparecchi da caccia « Gloster Gladiator ». Nella battaglia, svoltasi fra i 3500 e i 4000 metri e durata oltre 18 minuti (e quindi più dei più lunghi e accaniti combattimenti svoltisi fra sole masse da caccia), la preponderanza nemica non impedì ai nostri bombardieri di compiere a fondo e con risultati visibili il bombardamento in programma, di abbattere ben nove cacciatori avversari e di rientrare alla base senza una sola perdita. Azione, questa, della quale i costruttori dell'apparecchio possono andare orgogliosi, non meno degli equipaggi; azione che, infine, giustifica l'apprensione con la quale i piloti inglesi (a detta di qualcuno di essi fatto prigioniero) attaccano quegli « S. 79 », che, a causa della caratteristica cupoletta esistente nella parte superiore della fusoliera, essi chiamano « i gobbi maledetti ».

Il « Savoia Marchetti 79 » è un trimotore monoplano, a struttura mista (legno e metallo). L'ala, bassa e a pieno sbalzo, è di un sol pezzo e costruita completamente in legno. Nell'interno porta i serbatoi di benzina facilmente estraibili attraverso un portellone centrale, e forma una serie di compartimenti stagni, che, in caso di forzata discesa in acqua, le permettono di mantenere a galla tutto l'apparecchio. (A questo proposito, si ricorda che un « S. 55 », con l'ala costruita secondo questo sistema, abbandonato in mare dall'equipaggio, dopo oltre un mese si reggeva ancora a galla, e poiché costituiva un pericolo per la navigazione dovette esser distrutto a cannonate).

La fusoliera è in traliccio di tubi di acciaio speciale, saldati, ed è rivestita da lastre di duralluminio nella parte anteriore, in compensato e in tela nel resto. La cabina di pilotaggio, che offre ampia visibilità, è a due posti affiancati e si trova a prua, dietro il motore di centro. Più indietro, nell'ala, trovano posto il motorista e il marconista. I membri dell'equipaggio possono spostarsi liberamente lungo un apposito corridoio e comunicare fra loro mediante un impianto telefonico interno. La parte centrale della fusoliera è occupata dallo scompartimento bombe, e a poppavia di questo si trova la cabina di puntamento, nella quale è pure sistemata una macchina per rilevamenti fotoplanimetrici. Il puntatore dispone, oltre che dei soliti indicatori di quota, di velocità, di direzione, di un traguardo, di un dispositivo per lo sgancio delle bombe e di un comando disinnestabile del timone, che gli permette di correggere direttamente la direzione, secondo le necessità del puntamento.

Il treno d'atterraggio è composto di due semicarrelli indipendenti, montati in corrispondenza dei motori laterali, ed è del tipo occultabile. Le manovre di occultamento ed abbassamento vengono effettuate a mezzo di un servocomando idraulico azionato da uno dei motori. Nella manovra di occultamento si accumula l'energia necessaria per quella di abbassamento. Il dispositivo è integrato da un comando di fortuna a mano. L'armamento difensivo è costituito da una mitragliatrice di medio calibro, montata fissa, per il tiro in caccia, al disopra della cabina di pilotaggio e comandata dal pilota di sinistra e da due brandeggiabili (una nel dorso e l'altra nella parte ventrale della fusoliera), che possono battere il cielo in un ampio settore verso la coda, sia superiormente che inferiormente. L'armamento offensivo è costituito da un certo numero di bombe che, variando le combinazioni di carico, possono essere da 100, da 250 e da 500 kg.

L'apparecchio è equipaggiato con 3 motori sviluppanti complessivamente 2700 CV. a terra e 3000 CV. a 4200 metri di quota. Le eliche sono del tipo « SIAI », metalliche, tripale, a passo variabile in volo a due assetti. Questa poderosa macchina da guerra pesa a vuoto 7600 chilogrammi e, a carico completo, 11.300; dispone quindi di un carico utile di 3700 chilogrammi, che può essere portato anche a 4200, senza che le caratteristiche di volo subiscano variazioni sensibili. Col solo 60% della potenza complessiva si ha una velocità di crociera di 395 km. all'ora, che sale ad un massimo, con motori a pieno re-

« S. 79 »: TRIMOTORE MONOPLANO DA GRAN BOMBARDAMENTO.

gime, di 475. Il consumo di carburante è di 1 kg. per chilometro. L'apparecchio conferma le sue eccellenti qualità anche nella velocità di salita, la quale gli permette di raggiungere i 3000 metri di quota in 7' 50'', i 4000 metri in 10' 25'' e i 5000 metri in 14' 30''.

Dall'apparecchio « S. 79 » è stato derivato l'« S. 79 B. », bimotore da bombardamento, che, largamente usato da parecchie aeronautiche straniere, ha pienamente confermato le brillanti caratteristiche d'impiego e di rendimento di questa serie.

Per la caccia.

In questi ultimi anni non erano mancati, in tutto il mondo, esperti aeronautici (tecnici, critici militari, aviatori) i quali, basandosi su considerazioni puramente teoriche, sostenevano che la specialità della « caccia » aveva esaurito i suoi compiti ed era da considerarsi senz'altro superata. Essi affermavano che l'aeroplano da caccia non poteva, anzitutto, essere impiegato nella scorta delle formazioni da bombardamento; e questo perché la necessità di portare l'offesa su obbiettivi sempre più lontani obbligava a dare ai bombardieri un'autonomia di cui i cacciatori non potevano disporre. (Un velivolo da bombardamento ha una autonomia di volo di circa 3000 chilometri, mentre quella di un cacciatore non oltrepassa mai i 300). Si era, quindi, tentato uno speciale tipo di apparecchio destinato a riunire e a fondere la potenza e l'autonomia del bombardiere con la velocità, la maneggevolezza e l'armamento del cacciatore. Anche nella difesa delle città, si affermava, il « caccia » non poteva più trovare un'applicazione proficua; a causa, infatti, della velocità dei bombardieri, il tempo intercorrente fra l'allarme e l'arrivo di questi sull'obiettivo – calcolato in 7 minuti – era considerato insufficente perché i cacciatori potessero decollare e dare utilmente la caccia.

L'esperienza bellica, iniziata durante il conflitto di Spagna e continuata su scala molto più vasta nella guerra attuale, ha smentito queste affermazioni, confermando alla caccia le sue doti di efficacia, il suo valore, il suo diritto di cittadinanza fra le altre specialità dell'aviazione bellica. Perché, se è vero che i moderni bombardieri posseggono ottime capacità difensive contro qualche cacciatore isolato, è altrettanto vero che la scorta, sia diretta che indiretta, della caccia (la quale si unisce alle formazioni di bombardamento in un punto avanzato del percorso) evita ai bombardieri di doversi impegnare a fondo nella difesa e permette loro di continuare in ogni caso la loro missione. Alla relativa lentezza delle partenze su allarme si è rimediato sia sviluppando la velocità di salita

dei velivoli da caccia, sia impiegando questi nelle crociere d'interdizione, nelle zone da tenere sgombre da apparecchi nemici. Le innumerevoli brillantissime prove offerte nella guerra in corso hanno confermato pienamente la validità della vecchia formula: cacciatore monomotore, monoposto, leggero, veloce, manovriero, buon arrampicatore.

È ispirato a questi concetti costruttivi il nuovissimo « Macchi C. 200 », che, alla prova, ha registrato e continua a registrare ottimi risultati. Dovuto ad un tecnico di fama mondiale, l'ingegner Mario Castoldi, progettista dei famosi « Macchi » per alta velocità, questo apparecchio, per l'estrema pulitezza delle sue linee e per la sua elevatissima finezza aerodinamica, fin dal suo primo apparire al Salone Aeronautico di Belgrado attrasse immediatamente l'attenzione delle diverse Missioni militari e dei tecnici di tutto il mondo. Quando poi furono rese note le sue caratteristiche di volo, il redattore aeronautico del « Daily Telegraph » non esitò a proclamarlo superiore al famoso « Hawker Hurricane », sul quale l'aeronautica inglese fonda tutt'ora le sue ultime vane speranze.

Si può bene affermare che, apparso sotto così favorevoli auspici, il « Macchi 200 » ha risposto pienamente all'aspettativa. Trattasi di un monoplano monoposto, ad ala bassa a sbalzo, interamente metallico. L'ala è composta di una parte centrale, solidale con la fusoliera, e di due semiali facilmente smontabili. I dispositivi ipersostentatori sono collegati con gli alettoni e vengono comandati idraulicamente. Tanto il carrello quanto la ruota di coda sono a tipo occultabile; la relativa manovra avviene mediante un dispositivo idraulico e un comando di fortuna, a mano. Il pilota può controllare in ogni momento l'esatta posizione del carrello mediante tre sistemi: segnalazione ottica sul dorso dell'ala; segnalazione luminosa a mezzo di lampadine di vario colore installate sul cruscotto; una sagoma dell'apparecchio visto di fronte (pure sul cruscotto), nella quale il carrello del modellino ripete gli stessi movimenti di quello reale.

Allo scopo di prevenire eventuali dimenticanze del pilota è installato un ingegnosissimo dispositivo, mediante il quale, se il pilota strozza il motore per iniziare la manovra di atterraggio senza aver abbassato il carrello, suona una sirena d'allarme.

L'elica è tripala, a passo variabile in volo automaticamente, in modo da mantenere un numero di giri costante.

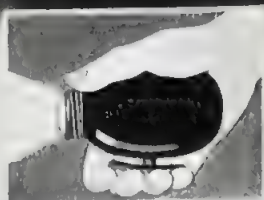
L'apparecchio è equipaggiato con un motore « Fiat A. 74 R. C. » a 14 cilindri, a doppia stella, raffreddato ad aria, della potenza di 840 CV., protetto dalla copertura « Magni Naca », sulla quale è disposto anteriormente il radiatore dell'olio.

Il « Macchi C. 200 » pesa, a carico completo, 2200 chilogrammi ed ha un carico utile di 430 chilogrammi; una velocità di 505 km/h. (minima, in atterraggio, km/h. 125, con scarto veramente notevole e prezioso) e una tangenza di m. 10.400. Due doti brillantissime, e perciò degne di speciale rilievo, sono la velocità di salita, che gli permette di raggiungere i 6000 metri in 6' 30'', e l'autonomia che, alla velocità di 450 km/h., è di ben 700 chilometri.

Si noti che queste eccezionali caratteristiche non sono state certo ottenute a scapito della robustezza. Infatti, alle prove statiche l'ala ha sopportato, senza spezzarsi, un carico oltre 16 volte superiore a quello normale; scaricata dopo la prova, ritornò nella posizione normale; durante le prove di torsione fu impossibile romperla. Fusoliera e impennaggi hanno coefficenti di robustezza superiori a quelli dell'ala. Questa resistenza eccezionale permette di aumentare il carico utile, che da un minimo di kg. 430 per il tipo intercettatore può salire a 700, portando maggiori quantità di carburante, munizioni e spezzoni.

L'apparecchio può, qüindi, servire tanto per l'intercettazione, quanto per la protezione dei bombardieri.

Il « Macchi C. 200 » può compiere qualunque picchiata, scendere in candela per migliaia di metri, raggiungere la velocità limite (superiore agli 800 chilometri orari) ed essere bruscamente richiamato senza che nei suoi organi si manifesti la minima vibrazione. Esauriente fu, a proposito, la manovra eseguita dal pilota collaudatore Giuseppe Burei, in volo controllato, a Guidonia, davanti alla Commissione tecnica. L'apparecchio fu lan-

ciato in candela a pieno motore per circa 3000 metri e quindi cimentato con un'energica ripresa (la classica manovra degli Americani «spaccatori d'ali»): esso rispose al brusco richiamo e, malgrado la formidabile sollecitazione, non riportò il minimo danno.

Il « Macchi C. 200 » si trova da tempo in larghissima dotazione presso le squadriglie militari italiane. Impiegato su vastissima scala nelle operazioni belliche in corso, ha confermato tutte le sue eccellenti caratteristiche. Queste sono state ancora migliorate nella nuova versione dell'apparecchio, della quale ovvie ragioni ci vietano di dare particolari.

m. l. f.

« MACCHI 200 » (1939): MONOPLANO MONOMOTORE DA CACCIA.

COMUNICAZIONI

Innovazioni nelle concessioni speciali delle Ferrovie italiane dello Stato.

Le concessioni speciali consistono in norme e tariffe ridotte che si applicano per i trasporti di alcune categorie di persone: impiegati statali, maestri elementari, congressisti, compagnie teatrali, rimpatrianti, ecc. Col 1° ottobre è andato in vigore un nuovo testo aggiornato, contenente varie innovazioni, fra cui: l'ammissione al beneficio della concessione speciale *C* (impiegati statali), oltreché dei figli adottivi dell'impiegato, anche degli affiliati; la limitazione dei viaggi a riduzione, già estesi ai veterani e reduci delle patrie battaglie, ai soci dell'Istituto Nazionale per la Guardia alle Reali Tombe del Pantheon; l'ammissione a riduzione dei viaggi isolati di coloro che si recano per prendere gli assistiti (ammalati, ecc.) nei casi delle concessioni speciali IV, VI e XIX, ecc.

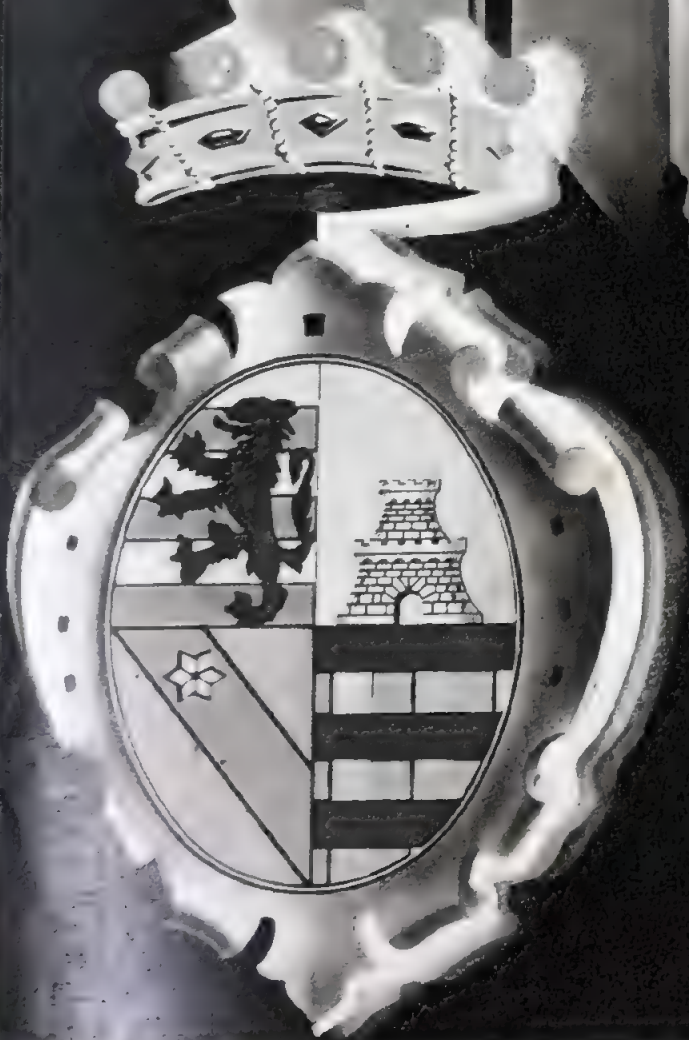
Le ferrovie della Corsica.

Da un articolo del dott. F. Robba, apparso nel numero di ottobre de « La Tecnica Professionale », rileviamo alcune notizie e dati sulle ferrovie côrse. Esse sono gestite dalla *Compagnie des chemins de fer départementaux* e comprendono un complesso di 363 km. di linee a scartamento ridotto, di cui una linea principale da Ajaccio a Bastia, altra da Bastia a Portovecchio e infine altra ancora di minor conto da Bastia a Calvi. Il capitale investito ammonta a fr. 181.952.110, con prevalente partecipazione dello Stato; il materiale mobile consiste in 38 locomotive a vapore, 2 automotrici, 57 carrozze viaggiatori per un totale di 1773 posti; 26 bagagliai, 92 carri coperti a due assi, 467 carri coperti a due assi. I viaggiatori ammontano ad una media di 361.780 all'anno, per un percorso medio di km. 16,4; le merci annualmente trasportate a tonnellate 93.241; i bagagli a tonn. 807. Gl'introiti viaggiatori sommano a fr. 2.485.731, gl'introiti merci a fr. 3.568.872. Gli addetti alla rete côrsa sono 595.

Per ragioni turistiche la Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée, che è poi stata assorbita dalla Società Nazionale delle Ferrovie Francesi, da vario tempo aveva organizzato in Corsica alcuni servizi automobilistici su itinerari prestabiliti ed in parte complementari a quelli ferroviari, della durata variabile dai due ai quattro giorni.

Un'utile innovazione delle ferrovie degli Stati Uniti d'America.

Le maggiori Compagnie ferroviarie americane hanno adottato un « Train-auto-service », cioè un sistema di traffico combinato ferroviario-automobilistico. In circa 150 delle cosiddette «città-chiavi» degli S. U. le Compagnie anzidette tengono pronte nelle stazioni 2000 automobili a cinque posti, che trasportano a destinazione i viaggiatori che non dispongono di coincidenza, oppure dispongono di coincidenza non conveniente.

Il prezzo del trasporto è stabilito indipendentemente dal numero dei viaggiatori che usufruiscono dell'automobile. Ad es., un viaggiatore che intenda recarsi nelle vicinanze di Boston, acquista a Nuova York un biglietto ferroviario ed un buono per l'automobile. Percorre in treno espresso il tratto Nuova York-Boston, e da qui un agente della Compagnia lo trasporta in automobile alla meta. Allo stesso modo questi lo rileva al momento stabilito, per trasportarlo alla stazione di Boston in tempo per prendere il treno per Nuova York.

olivetti studio 42
16 tipi differenti di caratteri — 9 colori: nero, grigio, bleu, celeste, rosso, marrone, verde, viola, avorio

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLVI – NUMERO 11 NOVEMBRE 1940 – XIX E. F.

I FATTORI DELLA NUOVA STORIA

LA NUOVA GERMANIA

Trasformazione della Germania.

La tenace incomprensione franco-britannica della nuova Germania hitleriana nata dal travaglio di quest'ultimo ventennio, dopo la guerra mondiale, dovrà essere elencata tra le cause determinanti della guerra, la quale, promossa per abbattere la Germania, ha segnato invece la catastrofe irrimediabile della Francia e segnerà la fine dell'Impero britannico. Non si è saputo o voluto vedere la profonda trasformazione compiuta sulla Germania, sotto la fiammata degli ideali e sotto la spinta poderosa delle realizzazioni concrete del Nazionalsocialismo; non si è saputo o voluto vedere il valore della preparazione morale e militare della Germania in questi ultimi anni; e così le Potenze democratiche, tenute ancora costrette alle antiquate nozioni sulla Germania violenta, militarista, generatrice di paure o di odî, sono andate deliberatamente incontro alla guerra e alla rovina.

La storia di questa guerra metterà in luce, a tempo opportuno, la serie sorprendente degli sforzi compiuti, in questi ultimi anni, da Mussolini e da Hitler per risolvere pacificamente, mediante accordi, i problemi ormai improrogabili della sistemazione europea. Sta di fatto che il 28 settembre 1938, data che resterà memorabile nei fasti della storia europea, quando la Germania, ormai stanca di attendere da una revisione concertata la soluzione pacifica del problema canceroso della Cecoslovacchia, era ormai pronta ad invadere da tutte le parti il territorio di quest'ultimo paese, bastò una semplice parola di Mussolini, provocata da un esplicito invito di Chamberlain, per ottenere da Hitler una proroga di ventiquattro ore al gesto irreparabile, onde si potè raggiungere, meno di due giorni dopo, l'accordo segnato dalle quattro grandi Potenze a Monaco, da cui avrebbe potuto nascere, con una politica sincera e leale, l'organizzazione della nuova Europa.

Si è subito cercato di offuscare il valore di questo segno di buona volontà politica; ma la storia non potrà dimenticare che la riunione indetta a Monaco per il 30 settembre non era che la realizzazione concreta di quel «Patto a quattro» che Mussolini aveva proposto all'Europa inquieta fin dal 1932, e che era stato solennemente firmato il 15 giugno 1933, col fine di apprestare un organo semplice e pratico alla soluzione pacifica dei conflitti europei e di evitare l'approfondimento di quel solco d'odio tra le due parti in concorrenza, di cui la rinascita della Germania aveva già denunciato il sorgere. Il malanimo crescente dei partiti bellicisti delle plutocrazie democratiche, in Inghilterra e in Francia, aveva poi sconvolto questo baluardo di difesa europea, e il Patto non aveva ottenuto le ratifiche necessarie per il suo funzionamento. Ma era bastato il senso vivo del pericolo imminente per farne scattare la molla; e l'avvìo era stato dato precisamente dal creatore di questo organismo. La storia non potrà dimenticare che l'annuncio di questo avvìo, dato a Londra in una seduta della Camera dei Comuni, aveva suscitato una profonda commozione e che la riunione, tenuta a Monaco, aveva salvato ancora una volta la pace e aveva dato a un difficile problema una soluzione di compromesso, che avrebbe potuto portare a fecondi risultati.

Tutto ciò stava a dimostrare l'esistenza, in tutti i paesi europei, di sane correnti disposte ad un esame sincero dei problemi, fuori dai rigidi cancelli di una difesa irragionevole di posi-

zioni pericolose e profondamente mutate; tutto ciò stava a dimostrare la volontà fondamentalmente pacifica del Führer, di cui questi doveva poi dar prove in successive occasioni, sia con la pronta accettazione della nuova proposta di Mussolini, fatta il 3 settembre 1939, per la sospensione delle ostilità iniziate in Polonia e per l'esame pacifico del problema di Danzica, sia con le proposte per la fine del conflitto più volte presentate dalla Germania all'Inghilterra.

Ma quelle correnti e questa buona volontà furono travolte da uno spirito di guerra che prevalse, subito dopo Monaco, presso le democrazie occidentali, e che non trovò, come spesso avviene nei regimi democratici, alcun freno.

Mentre l'accordo del 30 settembre 1938 avrebbe dovuto generare una atmosfera di fiducia, nacque da quel momento nelle democrazie plutocratiche il fatale proposito della guerra.

L'accordo di Monaco fu definito come una umiliazione delle Potenze democratiche di fronte alle Potenze totalitarie. In Inghilterra presero subito il sopravvento le correnti belliciste, dirette da oscure manovre d'interessi industriali e dallo spirito leggero di un liberalismo infecondo e di un laburismo guerrafondaio; mentre in Francia i partiti antifascisti, che erano stati alquanto frenati dallo scacco subìto nella Spagna, ripresero il predominio, e suggerirono al modesto e borghese Capo del Governo d'allora, Daladier, una serie di ridicole pose guerresche, che rivelarono la resurrezione e la vacuità dell'orgoglio gallico. La diplomazia anglo-francese si dedicò subito alla creazione di una rete di alleanze di guerra, sotto colore di garanzie, che avvolsero più o meno strettamente i paesi nordici da un lato e la Turchia e la Grecia dall'altro e che si sforzarono vanamente di guadagnare la Russia; e si proclamò che le Potenze occidentali non avrebbero più consentito che un qualsiasi gesto di forza delle Potenze totalitarie turbasse l'assetto europeo, comunque dovesse essere giudicato.

Così bastò la piccola questione di Danzica a suscitare la guerra, che fu dichiarata senza preparazione sufficiente da parte dell'Inghilterra e della Francia, e senza conoscenza precisa dell'organizzazione e del potenziale bellico della Germania hitleriana. E così fu disconosciuta e negata la volontà di pace più volte manifestata dalla Germania, che pure, nella sua organizzazione totalitaria, si era preparata metodicamente alla guerra.

Con questa somma di imperdonabili errori e di fatali incomprensioni si iniziò, nel settembre 1939, una guerra che, valendosi dei nuovi metodi e della nuova strategia, in venticinque giorni travolse la Polonia, senza che pervenisse a questa illusa nazione il più piccolo aiuto da parte delle Potenze occidentali, che ne avevano assunto solennemente il patronato; guerra che fu la premessa necessaria per la logica dei futuri eventi e per la ricostruzione di una nuova Europa.

Genesi e risultati della rivoluzione.

La profonda trasformazione della Germania, rimasta quasi incompresa agli occhi deviati e miopi dell'Inghilterra e della Francia, è una conseguenza di due fattori concomitanti: la guerra mondiale e il movimento nazionalsocialista. La guerra mondiale ha distrutto per sempre quella mentalità aggressiva del militarismo prussiano, che, se aveva guadagnato alla Germania le memorabili vittorie contro l'Austria e contro la Francia, tuttavia aveva fatto ingigantire una fiducia cieca nell'azione di uno stato esclusivista senza controlli, il quale aveva suscitato l'antipatia e il sospetto dell'intera Europa. D'altra parte, l'esistenza contemporanea di un Impero austro-ungarico, insieme complice e concorrente in una espansione necessaria nell'Europa non ancora assestata, toglieva ogni libertà d'azione al Reich germanico, poiché da un lato gli impediva di volgersi verso le sue mète più opportune, dall'altro lo obbligava ad assumere responsabilità per atti estranei alla sua volontà o alla sua missione.

La grave sconfitta morale, se non nettamente militare, nella guerra del 1914-18 portò fortunosamente alla caduta contemporanea di questi due impedimenti, che nuocevano alla sincerità e alla libertà dell'azione germanica. I fatti hanno dimostrato che un organismo statale, per quanto perfezionato, non è sufficente a reggere un Impero: lo Stato, come riconosce Hitler, può essere un mezzo per raggiungere un fine, ma non può persuadere il popolo ai necessari sacrifici, se non abbia con sé lo spirito della nazione. Nella guerra mondiale la nazione era stata trascurata dai dirigenti; e questa aveva reagito con correnti sotterranee, ma pur profonde e impetuose, di vero disfattismo, che avevano indebolito la potenza bellica della Germania. D'altra parte, la caduta dell'Impero austro-ungarico, provocata dalla dura e tenace opera dell'Italia, pur privandola di un alleato fedele, per quanto compromettente, liberava la Germania da una insostenibile catena.

Nel tragico abbandono della sconfitta, di fronte alle dure conseguenze di una pace che disconobbe tutte, senza eccezione, le regole della giustizia, fin dal 1919 si profilò, per opera di Adolfo Hitler, un movimento di riscossa, che si propose un programma di ricostruzione della Germania su basi totalmente nuove e diverse.

Si iniziava così, in condizioni abbastanza simili a quelle dell'Italia fascista, una profonda rivoluzione, che si valeva insieme della nuova concezione gerarchica dello Stato e delle idealità sociali, per dare alla società nazionale un nuovo assetto!

La Nazione doveva prendere il primo posto, formando una comunità fondata sul popolo e aderente alle volontà nazionali e creando uno Stato volto a giusti fini e diretto dai migliori

elementi della razza. Si doveva compiere, nell'interesse dell'Europa, la vera unificazione del popolo tedesco, rimasto fino allora diviso tra contrastanti Governi. A questa comunità si doveva dare una gerarchia di poteri, capace di generare un ordinamento unitario, articolato tra le categorie vive del popolo lavoratore.

Così, fin dal momento della firma del trattato di Versaglia, che sanzionava la divisione e l'asservimento della Germania, si formava in Monaco il primo nucleo del Partito nazionalsocialista dei lavoratori tedeschi, che doveva essere più tardi il rigeneratore della Nazione.

È notevole il sorgere quasi contemporaneo, in Italia e in Germania, dei nuovi partiti di ricostruzione, come conseguenza della pace di Versaglia. In Italia, che pure era tra le potenze vittoriose nella grande guerra, si ebbe subito, fin dalle prime riunioni della Conferenza di Parigi, il senso delle ingiustizie preparate dalle Potenze democratiche; e fin dal 23 marzo 1919 si costituirono i Fasci di combattimento, che trovarono subito larghissime adesioni nel paese. Quasi contemporaneamente la Germania vinta formava il suo nucleo di ricostruzione, che ebbe da principio una vita più stentata e più difficile, ma che già, il 9 novembre 1923, un anno dopo la marcia su Roma, ebbe il suo decisivo bagno di sangue, che lo consacrò poi rapidamente alla fortuna e alle vittorie.

Si formavano così, in Italia e in Germania, i due regimi politici, che segnano un nuovo passo avanti nel cammino della civiltà. Mentre le Potenze democratiche, l'Inghilterra e la Francia soprattutto, dalla vittoria conquistata sui campi di battaglia per opera di una coalizione di popoli e subito confiscata a proprio esclusivo beneficio, traggono motivo per confermare i loro vecchi ordinamenti, fondati sulla finzione elettorale, ma in realtà diretti dalle volontà spesso oblique di partiti irresponsabili e di società segrete, e perciò posti alla mercé di interessi spesso inconfessabili, che travolgono i popoli senza quasi loro diretta partecipazione; l'Italia e la Germania costruiscono il nuovo regime, fondato sulla volontà popolare, organizzato in ordinate gerarchie, controllato dagli opportuni poteri, sensibile alle esigenze della Nazione, liberato dai vincoli degli interessi inconfessabili e delle sètte, capace di attuare una vera giustizia tra le classi sociali, diretto dalla volontà meditata di un Capo d'indiscussa autorità.

Così si comprende come, in questo regime, siano inammissibili le sorprese e si tenda principalmente a reggere le forze di un lavoro veramente produttivo e giustamente equilibrato, e perciò fondamentalmente propense alla pace; mentre, nei regimi democratici, le ingiustizie di un capitalismo assorbente e di una facile demagogia spingono naturalmente a generare da un lato le rivolte dei lavoratori, dall'altro le sopraffazioni dei capitalisti e dei demagoghi che cercano le fortune nei turbamenti sociali e internazionali. Questi ultimi regimi politici, che hanno falsamente il titolo di popolari, sono in realtà condotti facilmente alle sorprese e alla guerra.

La Germania ha guadagnato, col regime nazionalsocialista, un ordinamento unitario e una fermezza che mancavano completamente nei regimi precedenti; e perciò ha potuto maturare una capacità d'azione e una comprensione di giustizia che caratterizzano la sua nuova storia. Frenata la rivoluzione, fin dal luglio del 1933 la Germania ha potuto dare corpo alla sua integrale unificazione; ha potuto organizzare il lavoro e combattere la disoccupazione; ha potuto, dietro l'esempio fascista, dettare una legislazione sociale di larghe provvidenze per i lavoratori, legati così automaticamente allo Stato. La Germania ha potuto pertanto formare la sua salda struttura che, messa alla prova, al primo colpo, ha guadagnato la vittoria.

La nuova idea di giustizia.

Ma la Germania ha guadagnato anche un nuovo prestigio, che le ha garantito, nell'ora opportuna, le alleanze necessarie e favorevoli al raggiungimento della vittoria. Come il militarismo prussiano aveva alienato la fiducia dei popoli, così il nuovo regime l'ha saputa infondere tra quanti anelano ad una nuova giustizia internazionale.

Su questo cammino, la Germania ha trovato la comprensione e l'appoggio dell'Italia; non soltanto perché l'Italia, ingiustamente esclusa da ogni beneficio nella pace di Versaglia, non poteva farsi guardiana delle catene imposte alla Germania, ma perché essa, nell'affinità del regime, ha compreso che la Germania, liberata dalle vecchie strutture, poteva essere un fattore di primo ordine per la ricostruzione di una nuova Europa, meno turbata e meno ingiusta di quella costruita a Versaglia, e perciò degna di comprensione e di fiducia.

La rivoluzione hitleriana aveva appena iniziato la conquista del potere, e già, nella primavera del 1933, la preparazione e la stipulazione del Patto a quattro, per opera di Mussolini, porta la Germania, fino allora tenuta in condizioni di vassallaggio e d'inferiorità, ad una posizione politica in tutto pari a quella delle altre Potenze stipulanti: Italia, Inghilterra, Francia. Si agitava allora il problema del disarmo, senza che si raggiungesse alcun risultato concreto; e la Germania, ammessa nella Società delle Nazioni già dal 1926, si vedeva negati i suoi più elementari diritti. La firma del Patto a quattro ridonò alla Germania tutto il suo necessario prestigio.

Ma l'Inghilterra e la Francia, avvezze ormai da tre secoli a considerarsi arbitre dell'Europa, non si adattavano all'idea della parità con l'Italia

e con la Germania. Il Patto a quattro fu perciò lasciato cadere; e la Germania, che si vide negata la parità nel problema degli armamenti, abbandonò la Società delle Nazioni (14 ottobre 1933). Tutto ciò contribuiva a mantenere l'illusione del predominio franco-britannico in Europa; ma era anche una frattura irreparabile per l'avviamento della pacificazione europea, iniziatosi ormai da un decennio. Cadeva il trattato di Locarno; cadeva il Patto a quattro; l'Europa era risospinta nell'anarchia, e si andava sempre più approfondendo il solco che divideva le Potenze vittoriose e beneficiarie della vittoria dalle Potenze vinte o trascurate. Veniva meno lo spirito di collaborazione; e ogni Potenza rivendicava il diritto di risolvere unilateralmente i propri problemi. L'Italia, con lunga pazienza e con infinita circospezione, cerca di risolvere il suo problema coloniale con la conquista dell'Abissinia; ma si trova di fronte la coalizione delle grandi Potenze democratiche, che trascinano dietro sé la quasi totalità degli Stati del mondo.

Questo momento segna per la Germania la conquista effettiva della parità, con la libertà piena e quasi incontrollata degli armamenti, e la formazione dell'alleanza italo-germanica, che conduce alla creazione dell'Asse. È la genesi della nuova Europa che si annunzia, e che anela a riconquistare l'equilibrio e la pace, dopo il ventennio tragico dell'incertezza, dello squilibrio e dell'errore. La guerra mondiale aveva trovato l'Europa divisa in 19 Stati, e Versaglia, la portava a 27, polverizzandola quasi sotto la pressione franco-inglese, intenta sempre a dividere per imperare; e fra questi vi erano almeno cinque Stati – Polonia, Cecoslovacchia, Iugoslavia, Romania e Grecia – costituiti pletoricamente, con un coacervo di razze contrastanti, e collocati a guisa di secondini per guardare, in forme più o meno valide, accanto alle Potenze dominanti, coloro che avrebbero dovuto essere i prigionieri pericolosi per la salute d'Europa: Germania, Italia, Ungheria, Bulgaria e Turchia.

La sconfitta del sanzionismo ginevrino, diretto dall'Inghilterra, fu il primo crollo per l'imperialismo inglese; ma segnò, in pari tempo, l'asservimento e la fine della Francia. La Nazione, che aveva per secoli combattuto contro gli Inglesi e che fino allora aveva conservato una certa autonomia, sollevata ora alquanto dalla secolare paura verso la Germania con la costruzione della titanica linea Maginot, ma accecata nella rivalità e nell'incomprensione delle forze del popolo italiano, si dava ora, senza riflessione e senza controlli, nelle mani del nemico secolare, nemico dell'Europa, che pur doveva conoscere quasi privo di efficente organizzazione militare, e rinunciava, per leggerezza e per inerzia, alla propria libertà di giudizio e d'azione e al proprio avvenire.

A questa coalizione anglo-francese si contrapponeva una robusta costruzione politica, l'Asse Roma-Berlino, che assumeva la difesa e il rinnovamento dell'Europa continentale. L'Italia conseguiva in Abissinia una vittoria folgorante, che segnava il tramonto del predominio franco-inglese e la caduta della Società delle Nazioni, strumento passivo di questo predominio; e creava il suo Impero. La Germania guadagnava la libertà di muoversi e di armarsi per le proprie esigenze, troppo a lungo impedite e compresse. Nasceva la nuova Europa.

L'Italia recava nella costruzione il genio e la forza nativa d'un paese di antica civiltà, dotato della più squisita sensibilità politica e capace dei maggiori sacrifici e delle più pronte realizzazioni, avendo ormai guadagnato, sotto la guida del Duce, una nuova e solida struttura e la fiducia in se stessa. E la Germania, che per secoli era rimasta congiunta a quell'antica civiltà nel Sacro Romano Impero, e che solo per errore, in un breve periodo di militarismo, si era scostata da quell'unione, che pure aveva formato la base della sua letteratura, della sua arte, del suo diritto, si dedicava ora, con un nuovo organismo di squisita sensibilità politica e con un nuovo spirito di giustizia, ad una azione di grandiosa e feconda responsabilità, illuminata dal genio della sua razza e dai riflessi vivi di Roma, per compiere la missione, assunta in comune con l'Italia, della salvezza e del rinnovamento dell'Europa, ormai prossima a cadere tra le spire insidiose di una avida plutocrazia, che preparava il bolscevismo e la rovina.

La Germania vittoriosa.

La nuova concezione politica spiega pienamente la fortuna della Germania nelle alleanze e nella guerra. Ridestata la fiducia, in base alla nuova idea di giustizia e alla certezza della lealtà e della efficenza dell'azione politica, la Germania ha guadagnato una salda rete di alleanze, che anche nella guerra le hanno garantito il dovuto appoggio militare e gli approvvigionamenti necessari. Mentre i subdoli metodi delle Potenze plutocratiche, fondati sull'oro e sull'inganno, sono rimasti sterili o hanno procurato loro soltanto l'ausilio di imbelli satelliti, rapidamente eliminati dall'arringo, la saldezza e la lealtà della politica germanica hanno condotto ad alleanze o ad accordi sicuri, che sono già garanzia di un futuro assetto mondiale fondato sulle linee segnate dal nuovo ideale delle Potenze totalitarie.

E anzitutto la ferma alleanza dell'Asse, non soltanto nel periodo della guerra guerreggiata, ma soprattutto nel periodo estremamente interessante della « non belligeranza » dell'Italia, allorché quest'ultima potè garantire alla Germania l'apertura dei rifornimenti verso il Sud e verso l'Oriente, e soprattutto potè immobilizzare sulle Alpi occidentali e nell'Africa settentrionale una

quota notevole del potenziale bellico francese, non inferiore ad un quarto del totale, distraendolo costantemente dalle altre fronti, su cui, al momento opportuno, l'esercito tedesco potè dirigere acuminata e potente la sua spada.

Quando poi venne l'ora dell'intervento, in base ai patti firmati, l'Italia portò il peso formidabile delle sue forze contro l'esercito francese, ancora intatto nelle sue potenti e dominanti posizioni sulle Alpi occidentali e nell'Africa, e contro l'Impero britannico, nei campi più vasti e più lontani, oltreché contro le poderose flotte franco-britanniche, riunite nel Mediterraneo, che parevano dominare interamente il mare e l'aria. L'intervento fu sommamente tempestivo, poiché avvenne nel momento in cui l'esercito francese, perduta una piccola parte delle truppe nella puntata tedesca sulla Mosa e nelle Fiandre, si era ricostituito sulla nuova linea Weygand, arretrata sulla Somme e sull'Aisne, dove si congiungeva alla linea Maginot, ancora intatta fino al Reno e alle Alpi, e, per quanto la vittoria della Germania si potesse considerare sicura, nulla avrebbe potuto far prevedere la catastrofe militare che, dopo tre giorni di aspra battaglia, si iniziò proprio il 10 giugno e travolse per sempre la Francia, battuta in pieno, quasi contemporaneamente, nella grande battaglia dei tre fiumi e sulle Alpi occidentali.

Quanto all'Inghilterra, strenuamente combattuta dall'aviazione e dai sottomarini tedeschi nelle sue basi insulari, essa trova ormai da oltre quattro mesi un formidabile avversario nelle sue basi mediterranee, oltreché in Egitto e nell'Africa Orientale, dove l'Italia ha potuto attrarre forti contingenti di unità navali, aeree e terrestri, per cui gli Inglesi non sono più in grado di organizzare, con tutta l'efficacia necessaria, la difesa del territorio metropolitano.

È noto poi che, per ragione di questa fiducia destata dalla Germania, quest'ultima potè realizzare, fin dal 23 agosto 1939, un accordo leale con la Russia, in base ad una salda tutela dei reciproci interessi, per cui fu sgominato il tentativo anglo-francese di legare alle Potenze plutocratiche il colosso sovietico e per cui furono garantite al Reich tedesco le vie commerciali verso l'Oriente europeo. Inoltre, per queste situazioni, la Germania potè conservare l'amicizia di taluni paesi balcanici e impedire il passaggio degli altri all'alleanza franco-inglese.

Non minori conquiste la Germania ha potuto compiere – col presidio della nuova idea di giustizia – nell'organismo interno della nazione, preparandola alle dure esigenze della guerra. L'idea della comunità nazionale, fondamento del regime totalitario, ha fatto partecipe della vita dello Stato ogni lavoratore del braccio o dell'ingegno che porti anche modestamente il suo contributo alle esigenze della collettività. Depurata la razza, organizzate le corporazioni, combattuta la disoccupazione, premiato e ordinato il lavoro, anche gli operai manuali hanno potuto lavorare in fabbriche belle e sane, vivere in abitazioni luminose e confortevoli, prendere parte attiva alla vita culturale della Nazione.

Tutto ciò ha generato la tranquillità e la fiducia nel popolo verso lo Stato, e da questo è nata anche la spontanea e costante prontezza agli inevitabili sacrifici della guerra e a quella disciplina che è ormai l'esigenza suprema della vita di una nazione moderna. Nessuna traccia, pertanto, di quelle correnti disfattiste o indisciplinate, che, nella guerra mondiale, cagionarono tanti danni alle nazioni belligeranti, e anche alla Germania, e che, pur nella guerra attuale, hanno insidiato e insidiano, nonostante l'abbondanza dell'oro e i rigori della censura, la resistenza delle potenze plutocratiche, in regime di apparente democrazia.

Con questi sussidi, è facile spiegarsi le vittorie fulminee guadagnate dalla Germania sui più diversi campi di battaglia, in Polonia, in Norvegia, in Olanda, nel Belgio, nella Francia, sui cieli più interni e sui mari più riposti dell'Inghilterra. La genialità del piano tattico, la perfezione tecnica delle armi terrestri ed aeree e l'abbondanza degli uomini non sarebbero sufficienti a spiegare la rapidità e l'impeto delle vittorie, se non si tenessero presenti queste forze ideali e materiali derivanti dalle amicizie e dalle alleanze, oltreché dalla disciplina interna del popolo germanico, spontaneamente legato ad una organizzazione statale totalitaria, senza incrinature.

Il nuovo ordine europeo fondato sull'Asse.

La guerra che oggi si combatte porta alla più profonda rivoluzione della storia. La vittoria dell'Asse, che sarà totalitaria, darà al mondo un nuovo assetto fondato sull'equilibrio e sulla giustizia delle nazioni. L'Europa, travolta per tanti secoli dalle guerre di predominio e dalle guerre plutocratiche, troverà finalmente la sua stabilità e la sua pace.

Sorgerà un nuovo ordine europeo, e questo ordine troverà le sue linee direttive in una giusta gerarchia di popoli, non più divisi da barriere insormontabili, ma organizzati e disposti secondo la capacità e le doti di ciascuno.

Questo nuovo ordine politico ed economico sarà diretto, com'è facile prevedere, dalle due maggiori Potenze vittoriose, creatrici della rivoluzione nazionale, che avrà salvata e redenta l'Europa dal pauroso baratro della dissoluzione.

Tale è la funzione dell'Asse, come fu ideata dai due Capi nel momento della sua creazione, allorché le sanzioni minacciarono nella sua esistenza la nazione più antica e più fusa del mondo, quella che aveva recato i maggiori contributi alla civiltà. La Germania ottenne allora la mano libera per la remilitarizzazione della zona

del Reno, che la Francia e l'Inghilterra, impegnate contro l'Italia, non poterono impedire, e raggiunse in effetto l'autonomia piena della sua politica e la parità con ogni altra potenza. L'Italia, fondato il suo Impero e superata la guerra delle sanzioni, guadagnò tutto il suo prestigio per la ricostruzione di una nuova Europa.

Nel discorso di Milano del 1° novembre 1936 il Duce dava la definizione precisa dell'Asse, e con questo ne precisava la funzione avvenire: « Questa verticale Berlino-Roma non è un diaframma: è piuttosto un Asse, intorno al quale possono collaborare tutti gli Stati europei animati da una volontà di collaborazione e di pace ».

È facile dunque prevedere che il nuovo ordinamento, il quale, come ogni creazione umana, ha bisogno di direttive sicure, troverà le sue linee emergenti in un assetto che avrà per apici la Germania e l'Italia.

Si è parlato degli Stati Uniti d'Europa, e si è anche sostenuta l'esigenza di un sistema economico unitario, in base al principio di un Capo e all'esigenza di una garanzia unica. L'idea è antica; e, quando essa mosse dal principio del predominio, trovò la sua espressione in Luigi XIV e in Napoleone. Su una base di equilibrio e di giustizia, l'idea ebbe in Mazzini il suo maggiore apostolo. La guerra mondiale del 1914-18, sottoponendo l'Europa all'egemonia delle democrazie occidentali e polverizzandone in minuscoli Stati la parte centro-orientale, ne allontanò la realizzazione. La Paneuropa di Briand, propugnata nel 1925, non fu che una lustra, per palliare il predominio franco-britannico. Indubbiamente la guerra attuale ha corretto in parte e correggerà meglio l'errore di Versaglia, e perciò farà muovere passi decisi verso la parte sana di quell'idea.

Ma le condizioni di un paese d'antica civiltà e di struttura consolidata da secoli, quale è l'Europa, non sono propense ad un rigido principio unitario. In America, pur nelle divergenze fra Stati industriali del Nord e Stati agricoli del Sud, esistevano condizioni tutte speciali, che favorirono l'unificazione.

Per l'Europa, ormai avviata verso una forma di equilibrio, non lontana dall'unificazione, l'esistenza di un Asse che poggia su due poli principali, verso il Settentrione e verso il Mezzogiorno, è sicura garanzia di equilibrio e di coordinazione. Gli accordi stretti fra questi due poli offrono già gli elementi di un regime unitario, e sarebbe errore volerne costringere ulteriormente le punte, col pericolo di suscitare reazioni e contrasti.

Non bisogna dimenticare che le basi economiche dell'Italia sono principalmente agricole, e che l'industria, rapidamente sviluppata, oggi con necessarie direttive autarchiche, è in via di crescente progresso, che non può essere senza danno arrestato o limitato. D'altra parte, la Germania, che poggia su una economia prevalentemente industriale, con esigenze espansive, ha sentito tutto il valore della terra, e tende all'aumento della sua produzione agricola. Nella varietà delle forme economiche di altri paesi mediterranei e balcanici da una parte, e di altri paesi settentrionali dall'altra, l'esistenza dei due poli sarà estremamente opportuna e rispondente alle esigenze naturali.

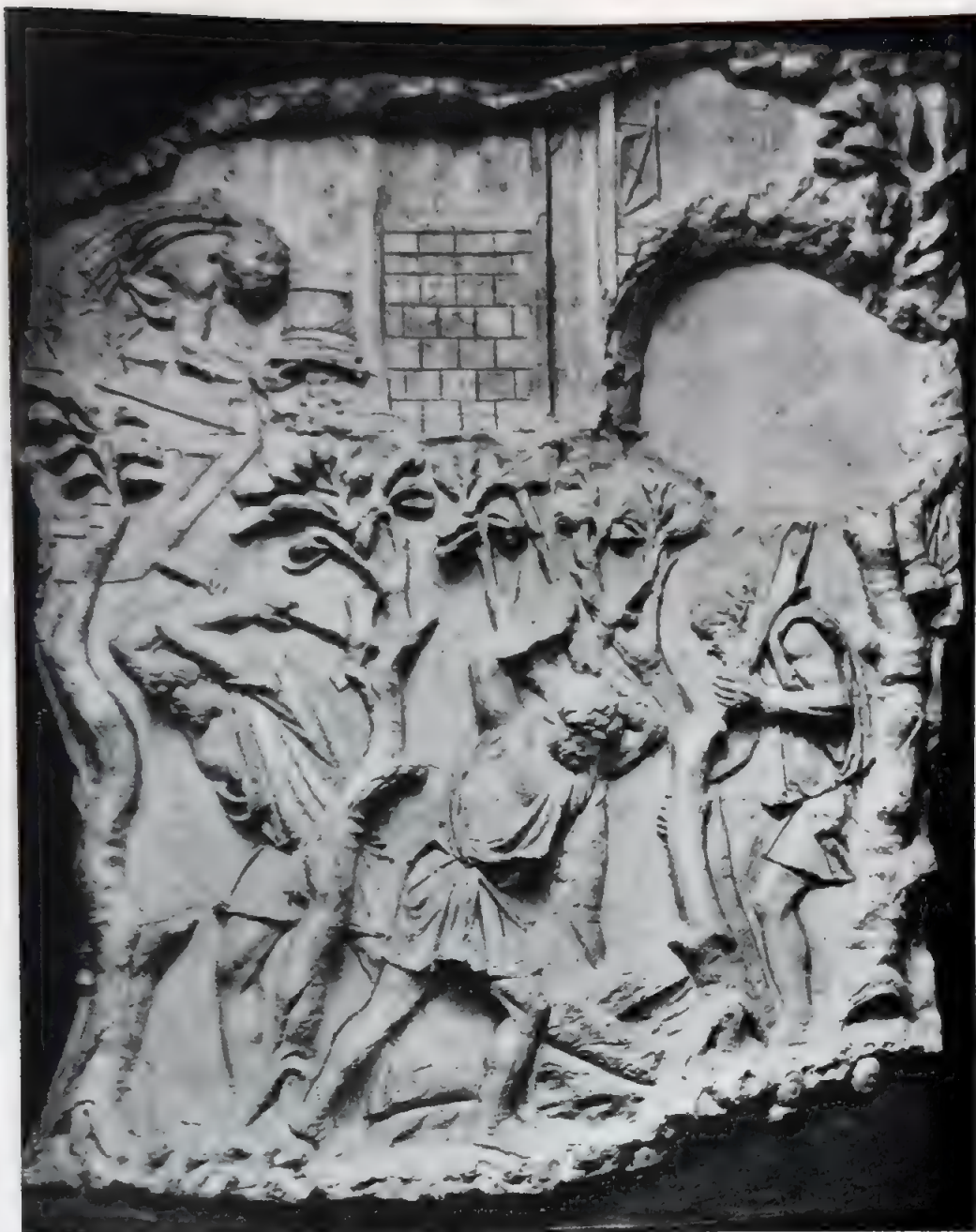
Nessuna divergenza in questa struttura, che avrà saldissime linee di coordinazione, pur conservando una certa elasticità. Il principio della solidarietà continentale, la tendenza all'autarchia, la prevalenza degli scambi compensati, la limitazione della valuta aurea ai pochi casi di impossibilità di compensi daranno una direzione unitaria all'economia europea, liberandola dalle pesanti servitù straniere. Il continente africano, aperto alla colonizzazione europea, sotto le direttive dell'Asse, ed equamente distribuito sulla base del fattore demografico e delle forze economiche di ciascuna nazione, presterà all'autarchia continentale della nuova Europa, con sufficiente abbondanza, le materie prime necessarie allo sviluppo civile. L'ordinamento corporativo del lavoro, nel campo agricolo, industriale, commerciale, darà certezza a questo ordinamento unitario.

La Germania, in questo arringo, ha conquistato meritamente un posto di primo ordine, che l'autorizza ad assumere, con l'Italia, una posizione di privilegio e di responsabilità nella difesa e nella direzione dell'Europa. Legata per secoli alla storia e alla civiltà italiana, nei tempi del frazionamento politico conquistò, parallelamente all'Italia, la sua unità nazionale, e mostrò subito di saperne orientare a giusti fini la potenza. Dopo un periodo di smarrimento, determinato da errori di governo nella valutazione delle forze in atto e nella comprensione della propria vera missione, si trovò poi a soffrire per oltre un ventennio, dopo la guerra mondiale, un ingiusto trattamento.

Ma, nel necessario sacrificio, preparò la sua rinascita (1). Posta nel cuore dell'Europa, sentì in pieno il pericolo che sovrastava al vecchio continente, tra la dissoluzione asiatica e la degenerazione plutocratica; onde raccolse le sue forze e purificò la razza per prepararne la salvezza. Costruito un nuovo Stato, aderente al popolo e consapevole della sua missione, la Germania chiamò i suoi figli a raccolta, li educò ai maggiori sacrifici; e, in pieno accordo con l'Italia, con la quale per lunghi secoli aveva partecipato alla vita civile, si levò armata e potente a debellare gli imperialismi d'Occidente, giunti all'estremo della degenerazione, per costruire con la vittoria una nuova Europa migliore e più degna e assicurarne finalmente la prosperità e la pace.

ARRIGO SOLMI

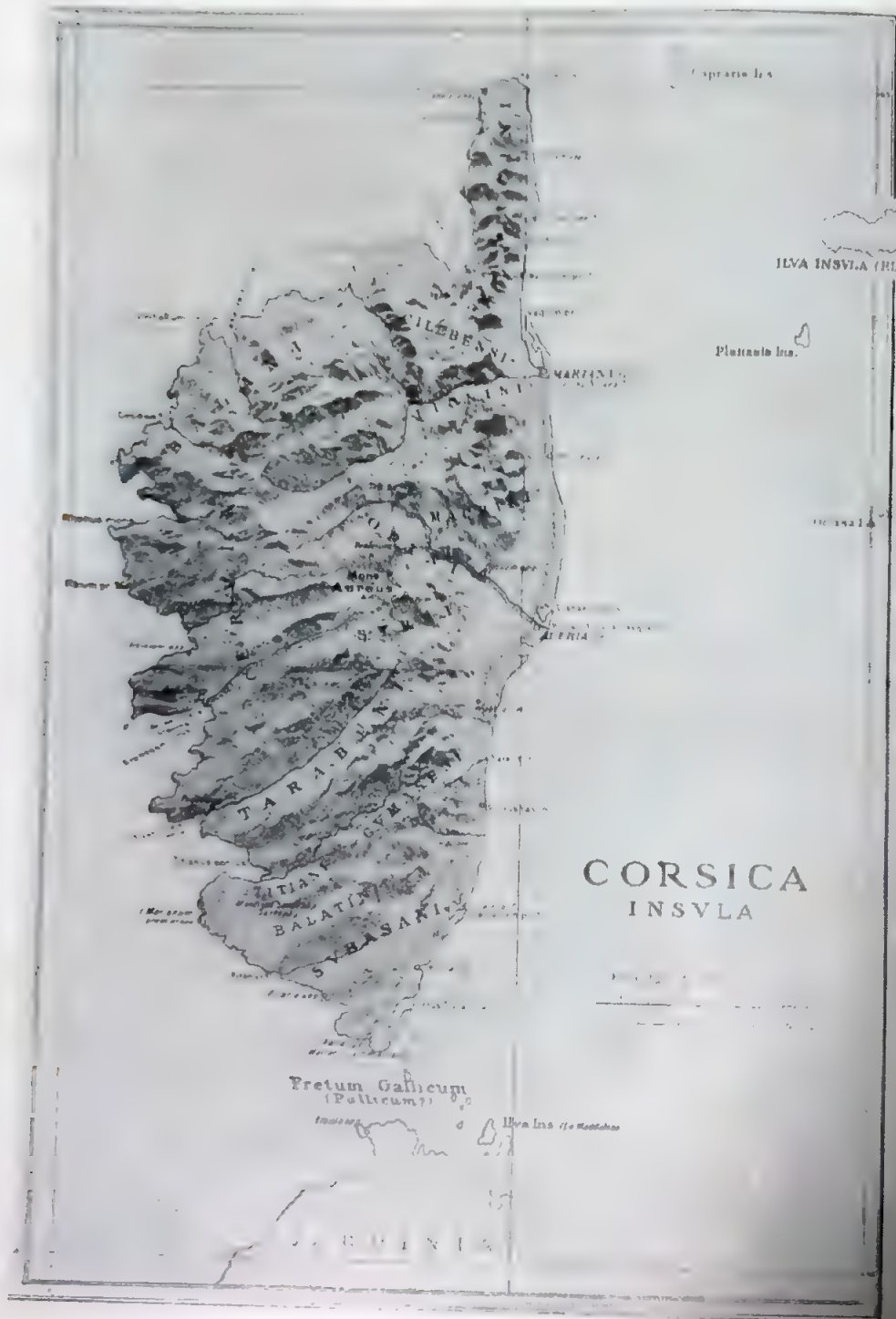
---

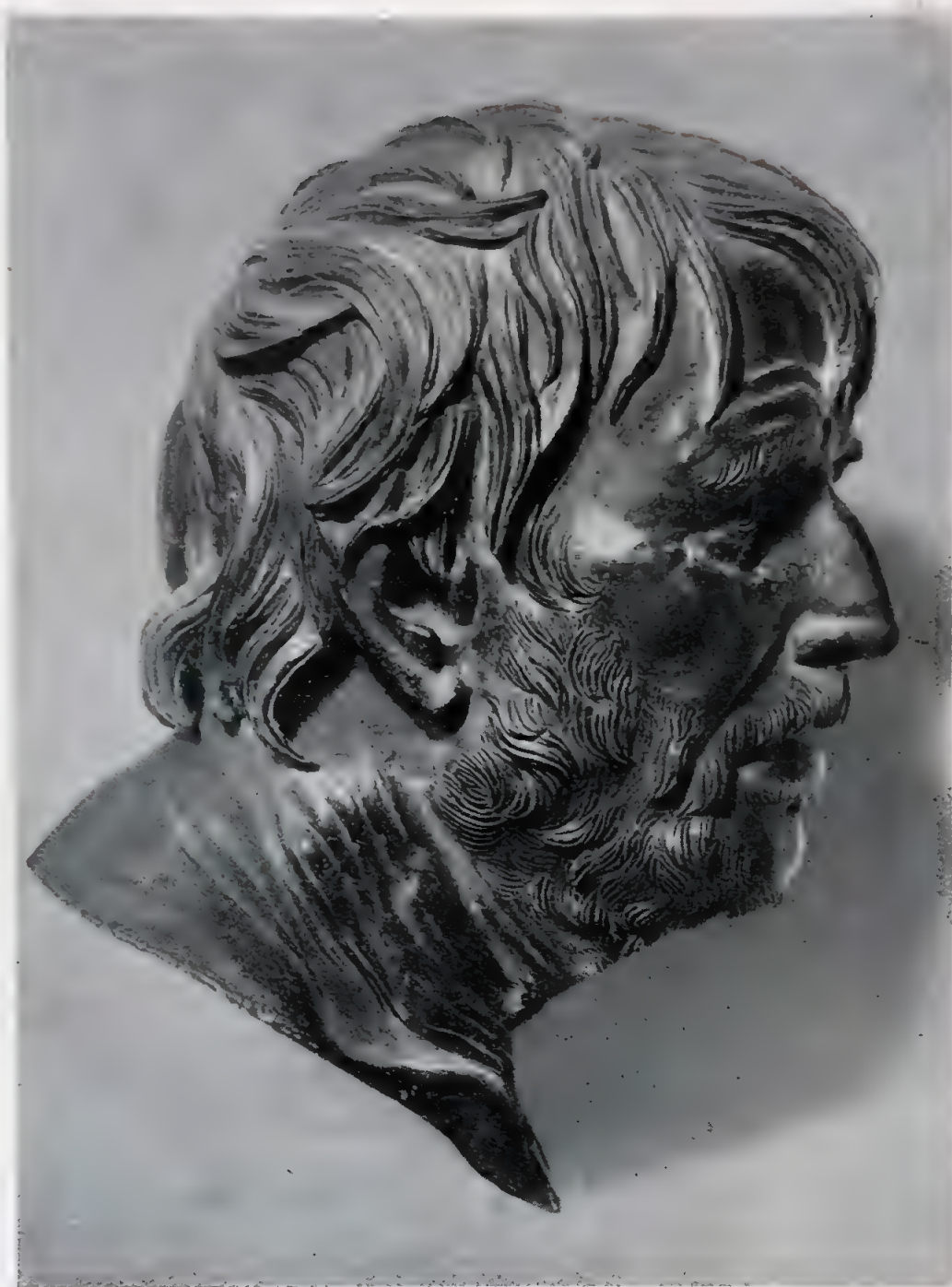
(1) Ved. anche le cartine a pag. 1304.

Fot. Alinari

LA CORSICA ANTICA

E LA DOMINAZIONE ROMANA

Piacerà prima di tutto sentire quello che dell'isola dice – nel tempo in cui a Roma essa doveva essere ben conosciuta – il più [illegible]e degli storici romani. « La Corsica – scri[illegible] Tito Livio – non può essere pareggiata alla [illegible]egna né per l'ampiezza del territorio, né [illegible] la ricchezza delle sue produzioni: ma non[illegible] crede che fra le isole di questo mare, [illegible] alla grandezza, possa esserle conceduto il [illegible]go. Gli abitanti raccontano che que[illegible] [illegible]sse il suo nome da una donna no[illegible], dal cui armento divisosi un toro, è fama che passasse a nuoto dalla Liguria fino colà: i Greci peraltro diedero all'isola il nome di Cirne. Il paese è pieno di monti ed aspro, ed in parecchi luoghi inaccessibile affatto: e il popolo è simile alla terra che lo nudrisce, non mansuefatto da verun'arte umana, e più lontano dal consorzio degli uomini di quello che quasi non siano le stesse fiere. Quando accada che siano fatti prigioni, con grande fatica possono essere mansuefatti nella servitù; ma o perdono la vita volentieri per non voler sopportare il peso della fatica e del giogo, o riescono incomodi e mo-

lesti ai padroni per la loro contumacia e non so quale stupidità. L'isola produce gran copia di mèle (miele), ma il sapore n'è amaro, perché si compone quasi tutto col fiore del bosso, pianta abbondevolissima nella Corsica e crassa quant'altra mai. Egli è peraltro tenuto in conto di saluberrimo, ed anzi alcuni si avvisano che gli uomini nella Corsica siano di lunghissima vita, perciò appunto che fanno uso continuamente di questo mèle. Le città non sono né grandi, né frequentate gran fatto dal popolo, ma se ne annoverano più di trenta, fra le quali sono senza dubbio da dirsi principali Aleria, colonia dei Focesi, e Nica degli Etruschi. Anche in quest'isola il clima è grave e male acconcio alla salute, e il lido senza porti di mare. I Cartaginesi adunque sostennero lunga pezza la guerra con queste genti, ed alla fine si resero padroni dell'una e dell'altra isola, ad eccezione soltanto de' luoghi inaccessi. Ma perché era più agevol cosa vincere quegli uomini rozzi e feroci che domarli, oltre ad altre vie ch'essi pensarono per tenerli nel dovere e nell'obbedienza, affinché fossero necessitati a trarre dall'Africa quelle cose che al viver loro fossero necessarie, sconfissero i loro campi di biade e di frutti, e minacciarono di punir colla morte chiunque imprendesse nell'avvenire a rinnovare quelle seminagioni o quelle piantagioni: e in questa usanza durarono infino a tanto che, fatti per lunga consuetudine più mansueti, ebbero imparato a comportare con animo più tranquillo l'imperio di quegli stranieri ».

CARTA DELLA CORSICA ALL'EPOCA ROMANA.

NAPOLI – MUSEO NAZIONALE – IL FILOSOFO SENECA, CHE FU ESILIATO IN CORSICA.

(Fot. Alinari)

Così dunque era volgarmente conosciuta la Corsica nell'età di Augusto, ch'è quella che più ci interessa, sopra tutto perché la meglio nota: l'età delle più acute lotte civili, dei tre personaggi che basterebbero a rendere immortale quel secolo – Cesare, Cicerone, Augusto; e del passaggio dalla forma repubblicana a quella che può dirsi la conclusione della storia di Roma, cioè il formarsi e costituirsi di quell'Impero che meglio ci parla, se non delle virtù dell'antica [illegible] della sua potenza o del destino cui essa [illegible] serbata nel mondo.

[illegible]ssime notizie dell'isola dà pure, in quel[illegible] il geografo greco Strabone. Nulla ne dicono, [illegible] fugaci accenni alle vicende guerresche o [illegible] L. Anneo Floro, vissuto sotto Trajano [illegible] né Eutropio, che scrisse nel tardo [illegible] altri storici dell'evo antico.

Polibio, vissuto nel secondo secolo a. C., ci illumina meglio di Erodoto o di altri scrittori più noti. Qualche cenno ricorre in Teofrasto, il celebre naturalista greco-asiatico del IV secolo.

Qualcosa di più si trova in Diodoro Siculo, il greco scrittore che visse sotto Cesare ed Augusto; il quale chiama l'isola luogo di facilissimo accesso (*é nésos eisprosórmistos*) e dice aver essa un bellissimo porto, chiamato ancora, dopo vari secoli, il Porto Siracusano; e racconta come gli Etruschi, quando avevano sotto il loro dominio tutte le isole adiacenti alla Tuscia, esigevano dagli abitanti tributi varî, come resina, cera e miele, che si trovavano colà in abbondanza. Strano ch'egli dica – né in questo concorda con altri – che gli schiavi della Corsica, « per un singolar dono della natura », sembrano preferibili, pei varî usi della vita, agli altri schiavi.

L'isola – aggiunge – è ombrosa per fitte selve, ed irrigata da piccoli fiumi: il che fa ripensare all'epigramma attribuito a Seneca filosofo: «Corsica piscosis pervia fluminibus». Abbondantissimo il latte e in grande copia le carni. Barbari (*bàrbaroi*) chiama – all'uso greco e latino, ma certo anche per la loro scarsa civiltà – la gente dell'isola; e dice che parlano un linguaggio assai diverso da quello delle altre genti e difficilissimo a intendere (*tén diélecton échontes exellagménen kai düskaiotáten*).

Poco nota, pur tra le persone colte, è la storia della Corsica antica; né facile a ricostruirsi per più di una ragione: e cioè la scarsezza delle notizie, e il fatto che Sardegna e Corsica, già unite dalla natura (Livio scrive Sardegna e Corsica esser tanto vicine tra loro che potrebbero dirsi una sola isola), lo sono sempre state più o meno nella storia in modo tale che spesso quel che si riferisce all'una, la Sardegna – più frequentemente ricordata come l'isola maggiore e più importante, e quasi rappresentante del binomio Sardegna-Corsica –, si riferisce anche all'altra, o possiamo credere che all'altra si riferisca. Molte volte, per altro, non si possono, in proposito, avanzare se non supposizioni più o meno fondate, essendo d'altronde possibile, anzi presumibile, che siansi anche avuti fatti passati in silenzio dalla storia, indipendenti da quelli avvenuti nella vicina isola.

A parte gli abitanti della Spagna – alla cui razza alcuno volle nell'antichità che appartenessero i Corsi –, Cartaginesi, Liguri, Greci, Siracusani, Etruschi ebbero relazioni coll'isola, incontrandola nelle loro peregrinazioni mediterranee, o posero le loro mire su di essa per ragioni

FIRENZE – R. GALLERIA DEGLI UFFIZI – AUGUSTO, PRIMO GOVERNATORE DELLA CORSICA (IN UNA EFFIGIE DELLE MENO CONOSCIUTE).

(*Fot. Alinari*)

commerciali, politiche, strategiche o per esercitare la pirateria. Né, d'altronde, chi mirava alla Sardegna poteva disinteressarsi dell'isola che da essa è separata appena da uno stretto *hiatus* marino, e che aveva inoltre un suo valore particolare.

La storia ci dice come i Focesi, greci dell'Asia Minore, fuggendo il dominio dei Persiani, ve[illegible]ssero in Corsica a fondarvi la colonia di Alalia [illegible] Aleria (*Aldlie*), in una delle più belle pianure [illegible] costa. È questo il fatto più antico, con data [illegible], nella storia remota dell'isola. Sappiamo [illegible]tre come già innanzi ai Focesi gli Etruschi di [illegible] si fossero allogati sulle coste dell'isola, e [illegible]me i Siracusani, in lotta cogli Etruschi e coi [illegible]taginesi, costituirono nella Corsica meridio[illegible]le quel porto che da loro ebbe il nome ed è situato in luogo particolarmente favorito dalla struttura della costa, formante in quel punto una profonda insenatura in senso verticale e quindi con un tratto di terra, che forma come un naturale baluardo. E i Cartaginesi pure s'incontrano nell'antica storia dell'isola, e noi li troviamo come aventi – secondoché si legge comunemente – le due isole sotto il loro dominio, al tempo della prima guerra punica. Così vi si incontrano i Liguri, alla cui stirpe si afferma concordemente che appartengono i Corsi (1).

Quanto ai Romani, già prima che la Corsica divenisse provincia di Roma – con una sottomissione che, nei primi tempi, per vero può dirsi col Bevan più nominale che effettiva o completa – avevano guardato alla non lontana isola, e sottomessa l'Etruria, venivano ad essere, in certo modo, o nominalmente eredi del dominio etrusco, e quindi anche della Corsica che agli Etruschi apparteneva, o era più o meno sotto il loro dominio quando gli Etruschi furono assorbiti da Roma.

Roma andava diventando l'Italia e non è dubbio che fin da quei tempi la Corsica, come la Sardegna, dové apparire una dipendenza geografica dell'Italia stessa, da cui le due isole erano separate da uno spazio di mare relativamente limitato, e della quale apparivano, al pari della Sicilia, un ottimo antemurale. Ma attrasse certo anche l'importanza marittima dell'isola; per cui Roma pose gli occhi su di essa certamente prima che, da potenza continentale, divenisse anche, entrando in lotta con Cartagine, potenza marinara di prim'ordine, da poter competere con la marina sicula, e da riuscire più tardi, per opera di Pompeo Magno sopra tutto, [illegible] debellare il flagello dei pirati, infestanti il [illegible]terraneo e che ardivano persino – come [illegible] Cicerone nell'orazione *De imperio Pom*[illegible]iarsi ad Ostia, minacciando quindi la [illegible]tale.

[illegible] Volpe dice essere state « con tutta pro[illegible] prime popolazioni che abitarono l'isola. [illegible]gi, di un primitivo fondo libico-iberi[illegible] [illegible]nuto a sovrapporsi l'elemento ligure.

Dice Polibio che certamente i Romani, appena toccarono il mare, volsero l'animo all'acquisto della Sardegna. E dalla Sardegna dovevano cominciare le prime imprese per la maggiore vicinanza ed importanza dell'isola: ma con la Sardegna doveva andare, naturalmente, inclusa la Corsica. Si legge che le azioni navali romane ebbero principio verso la metà del IV secolo. Teofrasto ci fa sapere, infatti, che i Romani mandarono venticinque navi in Corsica, volendo fondare una colonia sulla costa di quell'isola, e che essi ebbero le vele lacerate dagli alberi che fitti crescevano sulle rive dell'isola.

Né dovè meno indurli a vagheggiare il dominio del mare la vittoria che ottennero sugli Anziati nel 333 a. C. Si ricordi che nelle monete battute verso codesta età – si tratta di assi di bronzo – appare la prora di un naviglio. E si ricordi anche la fondazione di una colonia latina nelle isole Ponzie (1); e, nel 313, la creazione dei *duumviri navales*. Ma con quanto diciamo concordano i due più antichi trattati conclusi tra Romani e Cartaginesi, che Diodoro e Livio vorrebbero attribuire alla data del 318 a. C. o agli anni immediatamente seguenti e nel secondo dei quali è stabilito il divieto, per i Romani, di fondare colonie in Sardegna e in Africa. Tacciono le notizie sulle avventure marinare dei Romani dalle ultime guerre sannitiche (293 a. C.) alla prima guerra punica (266 a. C.), il che non vuol dire che nulla essi abbiano compiuto in quel tempo che precedette la prima vittoria nelle acque sicule.

Comunque, dopo tre anni dalla fine della prima guerra punica, Roma costringeva Cartagine a cederle la Sardegna e la Corsica.

Ed eccoci, così, alla prima impresa contro la Corsica documentata dalla storia: nella quale gesta il console L. Cornelio Scipione – afferma Eutropio – fece molte migliaia di prigionieri. Ovidio ha ricordato il fatto nei suoi *Fasti*:

Te quoque tempestas merita delubra fatemur
Cum paene et Corsis obruta classis aquis.

Donde risulta che non dovè quella spedizione, anche per il pericolo della tempesta, esser cosa da poco, né immeritato il trionfo, se Virgilio ne parlava più di due secoli dopo come di cosa degna di essere ricordata dai posteri.

Conquista stabile o completa non può certo dirsi quella consecutiva all'impresa di Scipione. Zonara usa la parola *echeirósato* (s'impadronì), il che può significare anche una semplice vittoria od un possesso momentaneo; Eutropio scrive, invece: «*Corsicam et Sardiniam vastavit*», per indicare una vittoria, ossia il semplice effetto delle azioni guerresche. (Si noti anche come la Corsica sia qui ricordata prima, quale precipua meta dell'impresa, e anche perché, forse, meno strettamente tenuta dai Cartaginesi, il cui più antico e vero possesso era la Sardegna).

(1) Livio, IX, 28.

ROMA – COLONNA TRAIANA (CALCO). SOLDATI CHE SCARICANO DALLE BARCHE APPROVVIGIONAMENTI MILITARI. (*Fot. Alinari*)

Non, dunque, possesso definitivo; tanto è vero che nel 238 il console Tiberio Gracco combatte contro Sardi e Corsi; e in Sardegna e Corsica si combatte pure dopo due anni, nel 236; e poco dopo, nel 234, il console Spurio Carvilio porta novamente la guerra in Corsica, mentre l'edile Cornelio va contro la Sardegna.

Solo nel 227 comincia una forma, almeno officiale, di vero dominio, istituendosi la provincia di Sardegna e Corsica e creandosi – in aggiunta ai due pretori già esistenti, uno per l'Urbe, l'altro esercitante il suo potere su cittadini e peregrini e oltre a quello nominato per la Sicilla – un pretore per la nuova provincia costituita dalle due isole, cosicché, in seguito, si potrà talora pensare che si riferiscano alla Sardegna come provincia, ossia anche alla Corsica, fatti indicati come pertinenti alla Sardegna.

Ma la resistenza continua per lungo temp[illegible] ed è sopra tutto [illegible] montagne. Nella Sardegna [illegible] glio conosciuto, [illegible] condo il Pais – il [illegible] Metello, il quale [illegible] Sardegna [illegible] rante [illegible]

III a. C.) si sia provveduto ad un pieno soggiogamento delle regioni interne, soggiogamento effettuato dunque più che un secolo dopo la costituzione della nuova provincia; e che d'altronde anche al tempo di Augusto tanto poco doveva essere pieno e definitivo, che Livio parla di battaglia combattuta « *cum gente ne nunc quidem omni parte pacata* ».

Ora, quel che fu per la Sardegna non potè non essere per la Corsica, dove, se in Alalia e nella prossima Mariana i Romani cercarono di dare impulso alle loro colonie militari, nelle altre parti la vita civile si svolse non certo prosperamente e rimase assai primitiva tra le popolazioni dell'interno.

[illegible] ca la particolare fierezza degli [illegible] maggiore asprezza dei luoghi ci [illegible] ne del lungo tempo che occorse [illegible] ista fosse duratura o meno pas- [illegible] e spingersi nell'interno solo nel- [illegible] quando la cura che si mise nel [illegible] parti dell'Impero portò una mi- [illegible] nelle varie parti di quel grande mo- [illegible] o meno omogeneo nel nome te- [illegible] tore, diremmo anzi sacro, di Roma. [illegible] pubblica può dirsi avere ormai chiuso [illegible] ngo ciclo; Cesare Ottaviano assume il

ROMA – COLONNA TRAIANA (CALCO). SOLDATI ROMANI CHE STIVANO I BAGAGLI NELLE GALEE. (*Fot. Alinari*)

governo della Sardegna, ossia della Sardegna e della Corsica; e, divenuto Imperatore, divise col Senato il governo della stessa provincia, accordando ai Vanacini della Corsica, che abitavano presso la colonia Mariana, privilegi, più tardi confermati da Vespasiano.

Sotto Tiberio la storia ci parla della Sardegna, dove l'Imperatore manda in esilio quattromila ebrei o giudaicizzanti che fossero. Fin dal principio dell'Impero l'isola era divenuta uno dei luoghi di relegazione. Veramente Tiberio mandò là quei libertini anche per reprimere il brigantaggio: chè, se per gravità del clima (*ob gravitatem coeli*) fossero morti, poco male (*vile damnum* – così Tacito). Sicché Tiberio guardò anche ad uno scopo pratico, usufruendo di essi, invece che di truppe regolari. Quanto ai Giudei ...ia detto tra parentesi –, di essi fa menzione ...tonio (1), e li ricorda anche Giuseppe Flavio, ...rla di quattromila soldati mandati in Sar... cioè nella provincia di questo nome, e ...o dall'Imperatore puniti perché, per ... loro leggi, non volevano sottomettersi ... (2). Tacito invece parla di libertini ... culti egizi e giudaici (3). Parreb... ...do, dicendosi della Sardegna, che ... della Corsica; ma possiamo supporre, o almeno non possiamo escludere, che tutta quella gente o quei militi fossero mandati anche in Corsica. E ciò per varie ragioni: prima di tutto perché l'indicazione della Sardegna può essere intesa come riferentesi alla provincia e non alla sola isola chiamata con quel nome; in secondo luogo perché la nostra supposizione è lecita per quel che dice Svetonio quando parla, in genere, di province aventi cattivo clima. Sicché tra i luoghi malsani uno essendo allora, in certe parti almeno, la Corsica, non si comprenderebbe perché qui non si dovesse mandare quella gente non desiderata, tanto più che la Corsi-

---

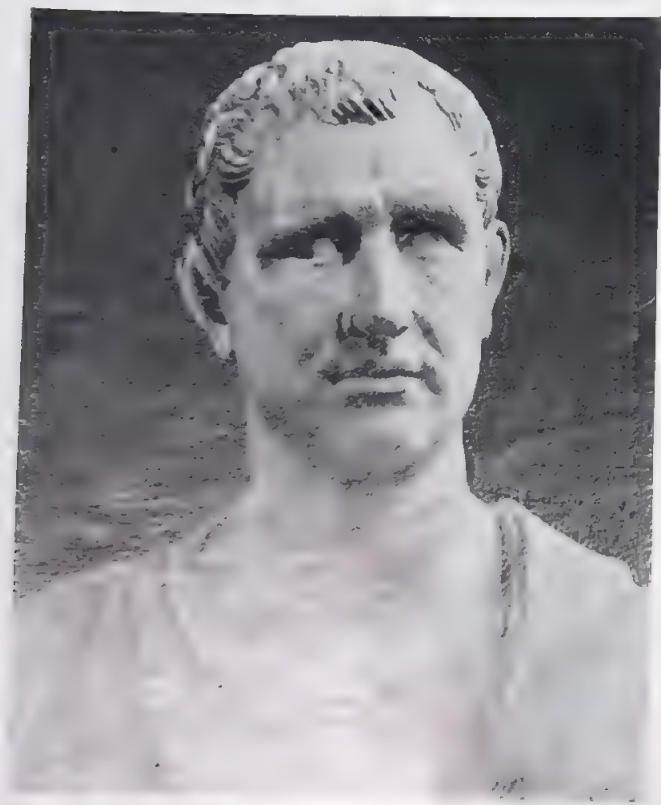
(1) Questi, peraltro, non parla di quattromila individui, ma di gioventù giudea che mandò *in provincias gravioris coeli*. E quindi, non dice neanche nella Sardegna, per quanto si abbia ad intendere, per le attestazioni di altri, che mandò Giudei anche in questa provincia.

(2) G. Flavio, *Delle antichità giudaiche*, S. XVIII, c. 5.

(3) Di questi tali, quattromila ne mandò in Sardegna; dovendosi, quindi, dedurre, da quel che dice Tacito, che essi non erano soltanto ebrei, e che egli volle egualmente disfarsi di tutti coloro che erano – per usare l'espressione dello storico – infetti da superstizione giudaica od egizia; senza che si possa escludere che egli abbia inteso indicare con la cifra dei quattromila gli ebrei od ebraicizzanti, e con la parola *ceteri* (gli altri, che dovevano lasciare l'Italia) i seguaci di culti egizî, forse all'Imperatore meno invisi dei Giudei.

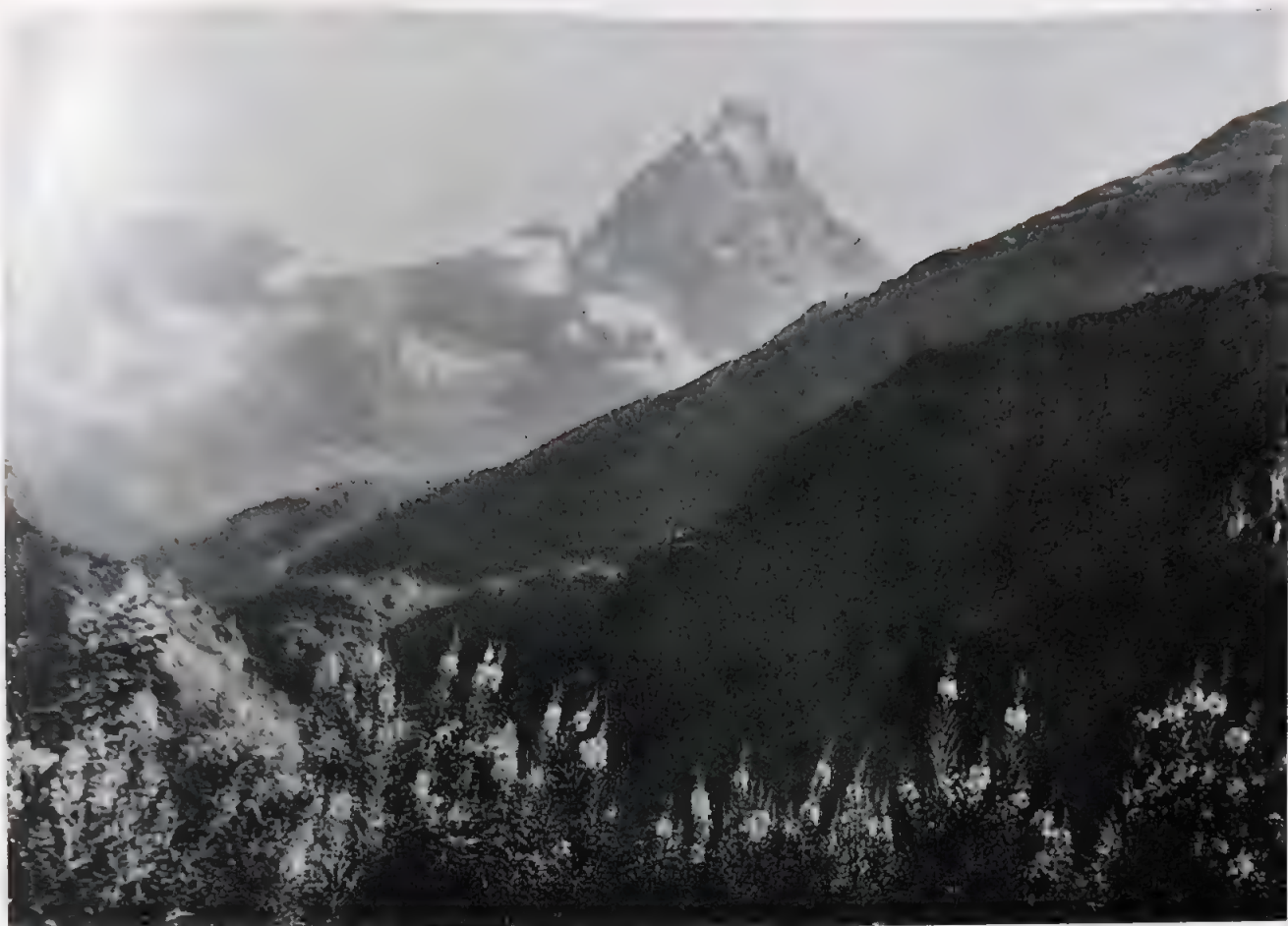
... a tutt'uno con la Sardegna (1). Oltre ... e in quella provincia le repressioni, durante l'Impero, erano ridotte quasi solo a campagne contro il brigantaggio, par credibile che provvidenze in questo senso fossero richieste soprattutto per la Corsica: dove, e per il disagio e i pericoli dei luoghi e dei ribelli, quivi più fieri che altrove, si dovè preferire da Tiberio, uomo di cuore poco tenero, di mandare colà quelli che, se andavano all'altro mondo, rappresentavano un *vile damnum*, e che di scomparire avevan lì maggiore probabilità, in quel congiurare della malaria coi pericoli del brigantaggio o delle sanguinose azioni belliche.

Da allora fino al chiudersi dell'evo antico, pochi fatti sono accertati per la Corsica: tra i quali l'esilio di Seneca nel 61 d. C.; e l'isola che con la Sardegna parteggia nel 69 per Ottone; e la Sardegna – certo la provincia, e quindi anche la Corsica – unita da Diocleziano alla diocesi italiciana e pochi altri ancora. Finché s'arriva al 420, quando, al tempo del goto Alarico, riparavano nella Sardegna e Corsica cittadini romani, e, più tardi – nel 552 –, ai Goti, che si impadroniscono delle due isole. E siamo già, anche per la Corsica, entrati nella vita medievale.

Ed ora, appena qualche cenno sull'influenza che Roma esercitò sull'isola, sia attraverso il governo della Sardegna, sia direttamente con le sue conquiste, con le sue colonie, coi cittadini che vi risiedettero, coi governi separati che di quando in quando ebbe la Corsica.

È certo che un'influenza non piccola i Romani esercitarono sulla regione in cui si spinsero con le loro conquiste e con le colonie. E questo, già per l'influenza che ha di per sé l'imporsi di una forza giusta, che è poi la giustizia o il giusto presidiato dalla forza, e quindi pel solo fatto delle ripetute vittorie o conquiste o riconquiste. È cioè, i Sardi e i Corsi doverono col tempo farsi un'idea del valore dei Romani e del valore particolare di Roma, cioè della forza o della *virtus*, per cui Roma seppe elevarsi su tutte le genti, le quali videro l'Urbe rispettata e temuta dal mondo intero e dagli stessi barbari. Aggiungasi l'efficacia della permanenza degli eserciti romani per il tempo in cui vi stanziavano, e delle truppe presidiarie, le quali dovevano colà portare e far conoscere e, pur tra gente in parte barbara, fare apprezzare e in parte almeno gradire gli usi di una civiltà vera. Inoltre, impulso ed esempio ad una più civile vita doverono essere i generali e i governatori romani, che, segnatamente questi ultimi, poterono nei periodi di calma usare di un particolare tenore di vita e procurare comodità, provvidenze tali che non poterono non esser notate dagli isolani e fare impressione su di essi od essere apprezzate e magari ammirate. Il che dovette accadere segnatamente dall'età di Augusto in poi. Ché Augusto, vero rappresentante dell'antica Roma e spirito sanamente conservatore, rimise in onore nell'Urbe, prima di tutto, quelli che erano stati gli elementi di civiltà più caratteristici dei tempi migliori, e sopra tutto quella *continentia* e quella *temperantia*, che negli uomini sono dominio di sé stessi – e però il più difficile dominio che essi possano esercitare – e che furono peculiari virtù della Roma de' tempi migliori, che Cicerone nell'orazione *De imperio Pompei*, è lieto le province dell'Impero abbiano imparato a conoscere per opera di Pompeo Magno. Ma Augusto fu, per di più, zelante di quegli abbellimenti – non vane pompe, ma culto del bello – e di quelle provvidenze – condutture delle acque, strade e via dicendo – che dettero a Roma un aspetto maraviglioso, e che si estesero pure a tutto l'orbe romano. E però anche la Corsica dovè risentire, se pur non nella misura della Sardegna, di cotali abbellimenti e provvidenze anche e sopra tutto per opera di Augusto, che ne fu il primo governatore nel periodo imperiale, e che dovè considerarla come sua provincia anche quando, Imperatore, ... tenne il governo in comune col Sen[ato] ... dovette giovare quella *pax augustea* ... uno dei più grandi meriti di Augusto, ... dopo i sommovimenti delle ... [sold]esche e delle conquiste, come la quiete del terreno dopo lo sconvolgimento por[tato dall']aratro, che ha permesso di deporre ... seno della terra il seme fecondo.

MASSIMILIANO CARDINI

(1) Flavio parla di Sardegna; Tacito dice «in insulam Sardiniam»; ma, date le discrepanze tra gli storici riguardo al fatto di cui si dice, non siamo obbligati a concedere un valore assoluto all'espressione di Tacito.

... IMPERATORE DELLA ... DONI. (Fot. Alinari)

LA PIÙ TENTATRICE E LA PIÙ ORGOGLIOSA DELLE MONTAGNE: IL CERVINO. *(Fot. Bologna)*

LE GUIDE DEL CERVINO

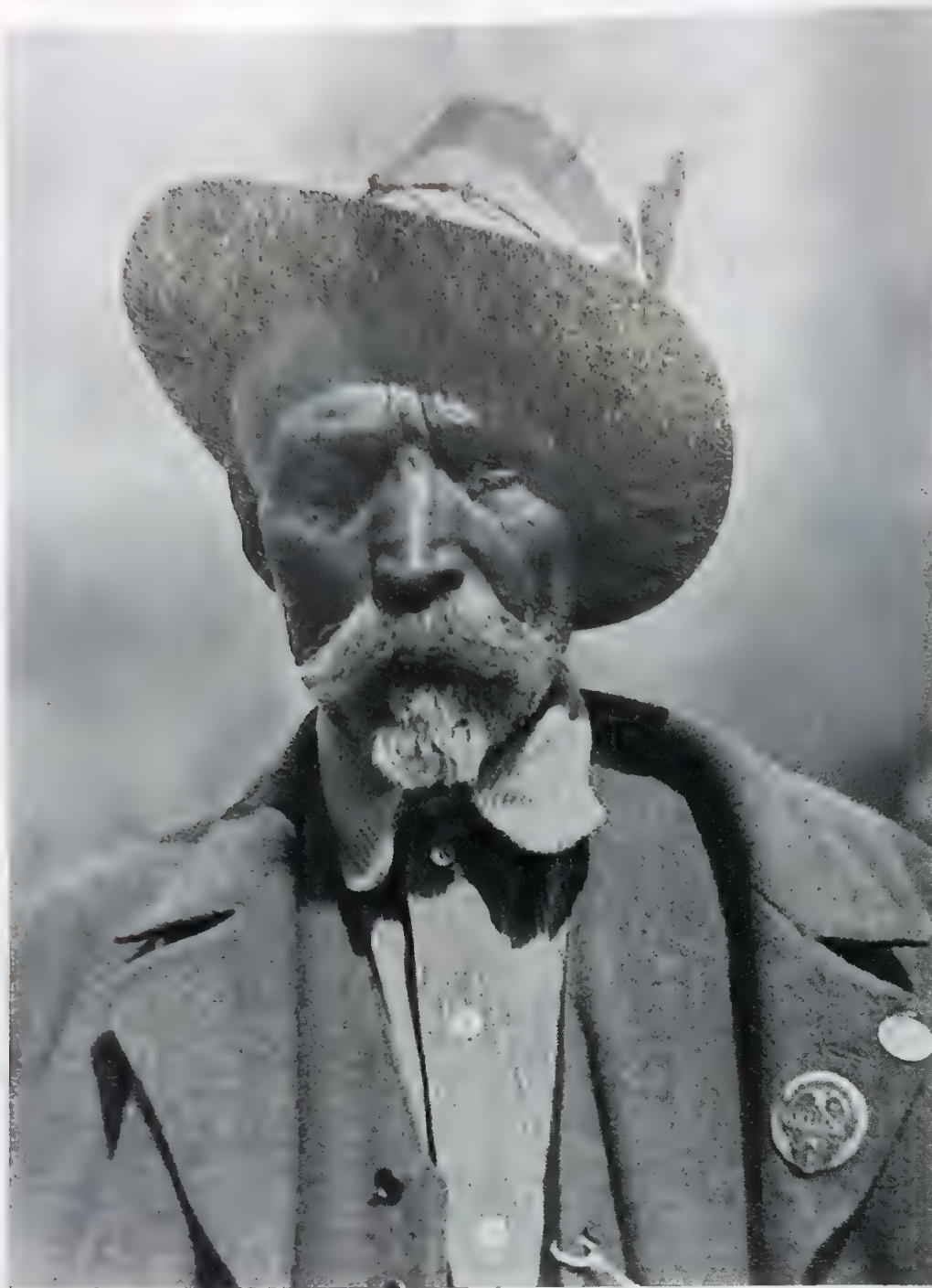
Chi osasse dire che le Alpi Orientali sono il dominio della roccia sentirebbe qualche amante delle Dolomiti (si tratta proprio d'amore) insorgere: « E non c'è il ghiacciaio della Marmolada, con le sue architetture da fata morgana di vetro verde? ».

Chi osasse dire che le Alpi Occidentali sono il dominio della neve e del ghiaccio sentirebbe qualche amante del baluardo del Monte Bianco (anche questo è un amore) insorgere: « E non c'è la piramide del Cervino con le sue scarpate di sasso nudo che si proiettano in cielo con inclinazioni folli? ».

Il vero è che questi due miracoli del genio [illegible]truttivo di Dio, la Parete Sud della Mar[illegible]lada, con la sua facciata vertiginosa di otto[illegible]to metri a picco, la quale porta in un'ascesa [illegible]icale al ghiacciaio, e il torreggiante im[illegible] del Cervino con i suoi quattro triangoli [illegible]lla base al vertice s'incrostano di lastroni [illegible] e s'addensano di neve nelle cenge e [illegible]ne della rupe, sono per uno scalatore le [illegible]menti armonic: armonie di tutte le diffi[illegible] tutti i rischi, e perciò di tutte le aspirazioni e di tutti gli ardimenti ch'egli possa sognare per conquistare quell'attimo di ebbrezza in cui il senso della liberazione dei muscoli e dei nervi dallo sforzo, la gioia del pieno possesso e dominio delle proprie energie oltre il limite del possibile, la sensazione orgogliosa del dominio, lo rendono partecipe della perfezione cosmica.

Che cosa sia l'aspirazione dello scalatore se non questo baleno di rivelazione dell'infinito e dell'eterno, come per un improvviso e fugacissimo affacciarsi al di là della vita nell'abisso delle cose d'immutabile splendore, non si può capire.

Il piccolo uomo è pavido per natura, perché dominato (per una legge estranea alla sua volontà e che investe e soggioga tutto l'universo) da una necessità di conservazione, che lo tiene sempre in ascolto d'ogni voce d'allarme che gli venga dal mondo esteriore o dal suo stesso sangue, per mettersi in salvo da ogni pericolo che attenti alla sua integrità. Ed ecco, assurdamente, egli si getta dove questi allarmi sono continui e violenti come una mitraglia, per avvertirlo che egli si muove sul margine estremo dell'abisso,

LEONARDO CARREL CHE EBBE LA GLORIA DI GRADINAR ROCCIA E GHIACCIO AL DUCA DEGLI ABRUZZI.

(*Fot. Bologna*)

per fargli capire che ogni gesto, persino ogni accenno a uno scatto di commozione, possono precipitarlo ad annullarsi nel vuoto; per rimproverarlo di questo esaltarsi in una così esasperata tensione fisica, che ogni fibra del suo organismo può spezzarsi, ogni molecola della sua sostanza vivente disgregarsi e produrre lo strappo mortale.

Egli non ignora, non [illegible] anzi con una coscienza [illegible] nella zona trasparente delle [illegible] possono esprimere con la paro[illegible] nombra dell'intimità dove [illegible] zioni delle forze [illegible]; ed [illegible] l'allarme della vita gli è prese[illegible] ed ai sensi, egli gode

[illegible] perché questo [illegible] [illegible] (oscuramente [illegible]

radice o la cima della vita, la fonte o la foce di questa gioia e di questo patimento d'essere) si stacca, nella lotta contro le leggi della materia, dal corpo che la condiziona, ma la imprigiona; si stacca e si libera; e così, padrona di sé, si può finalmente ribellare al corpo e lo infrena e lo violenta e gli rinfaccia, frenetica di potenza, la pr[illegible] [illegible]periorità, la sublimità anzi che la fa una nota dell'armonia universale.

Il [illegible], che, mentre si slancia alla testa [illegible] gente nella battaglia, sente che trema, [illegible] di portarsi proprio nel centro [illegible], e grida a se stesso mutamente: [illegible] corpo, tu tremi; ma tremeresti ben di più se tu sapessi dove ti porto » – è la più netta rappresentazione di questo dualismo che esplode [illegible] crudele oppressione dello spirito nelle forze della materia.

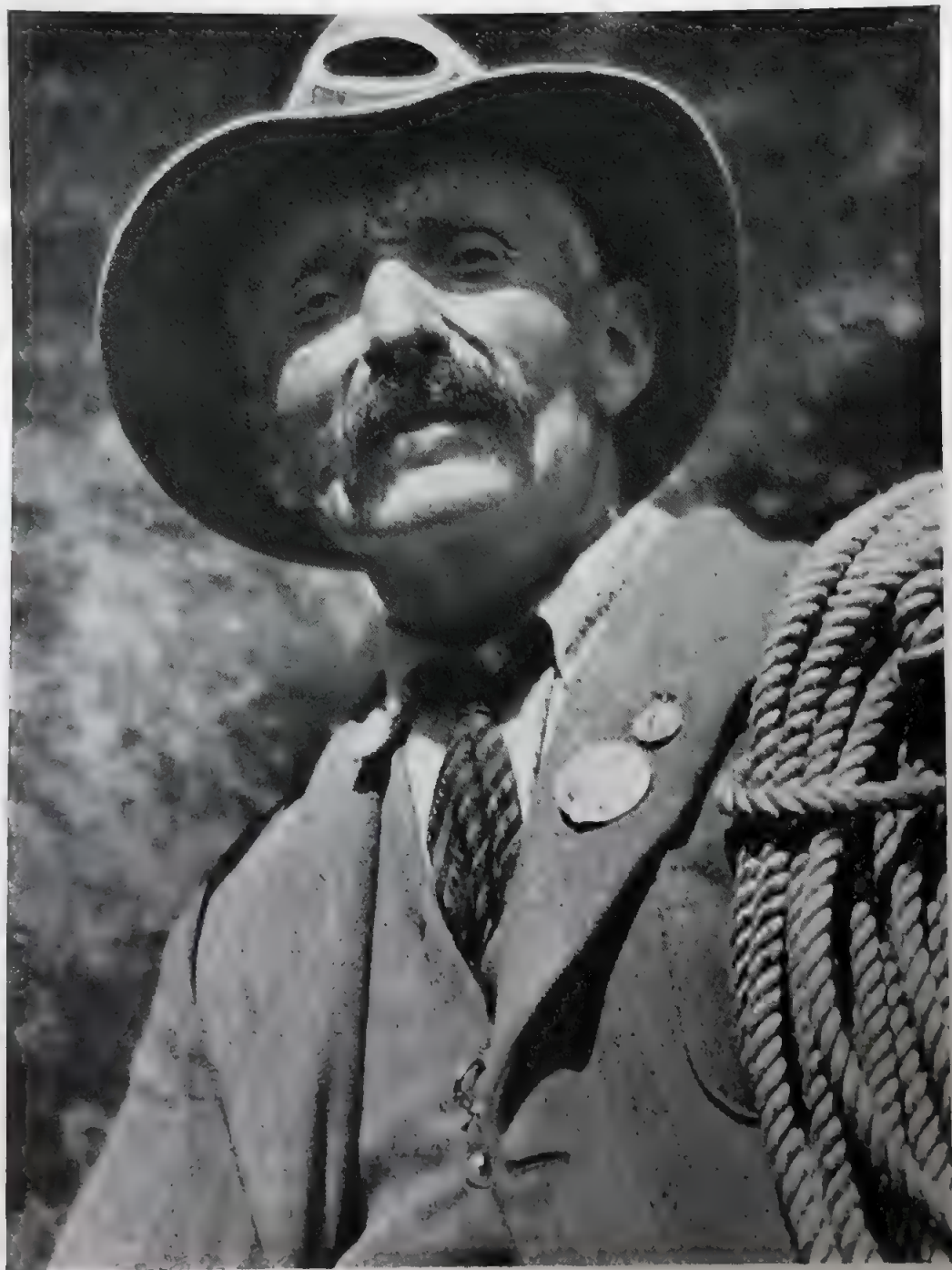
Lo scal[illegible] così, in una sola azione e in un solo impeto, s'avventa contro la legge fisica dell'attrazione che, nel peso, fa lenti e difficili i nostri movimenti, e rende necessario non solo l'equilibrio, ma anche, di tanto in tanto, il riposo da questo serrato gioco di compensazioni, nella vibrante staticità o nell'abbandono del giacere; ma s'avventa pure contro la legge psichica che ci impone la ricerca del benessere e della quiete, perché il nostro organismo non scarichi tutte le sue energie in una corrente rapidissima, come l'orologio che, spezzata la corda, divora nei rapidi giri delle lancette il tempo d'una giornata in pochi minuti.

Conosce queste verità la guida? Non le conosce: non è un ragionatore; ma queste verità vivono in lui, e gli si rivelano in commozioni che non saprebbe analizzare, ma che assapora in solitudine e in silenzio.

Se si rendesse conto di quel che avviene in lui, forse lo scalatore tacerebbe, perché avrebbe vergogna di mettere a nudo il suo mistero.

Egli è un semplice, un elementare, un primordiale: o un complicato, un evoluto, un moderno che ritorna alle origini.

Nasce dalla montagna stessa, o viene alla montagna da lontananze inverosimili; e non si sa quale dei due prodigi sia più grande: il prodigio di un ragazzo selvaggio e ignorante, che par tutto e solo materia ed energia fisica ed in cui a un tratto scoppia questa passione del salire, dell'affrontare la rocciaia verticale, il ghiacciaio crepacciato, la tormenta, il fulmine, e dell'inabissarsi all'insù nello spazio, per raccogliersi su un picco, anche solo, anzi meglio se solo, ed es-

LA QUERCIA CRESCIUTA FRA LE TORMENTE E LE VALANGHE: GIUSEPPE PELISSIER.

UNA GENERAZIONE PASSA ALL'ALTRA LA CONSEGNA DELL'ONORE E DELLA PRODEZZA.

(*Fot. Bologna*)

serci arrivato per strade che nessuno ha battute, in modo che paia ch'egli non viva se non d'ideale; o il prodigio dell'uomo incivilito e raffinato, dell'uomo di cultura, di ricerca, d'ispirazione, che viene dalla città corrotta di sapienza e di riflessione, di possibilità meccaniche e di agiatezze sensuali, per ignudarsi di tutto questo ciarpame che pure si è concarnato con lui, per svuotarsi di tutti questi fermenti che tormentano il suo spirito, e rifarsi schietto animale che vive e soffre e gode della sua forma e della sua forza, attento solo ai richiami dell'istinto e agli orientamenti dei sensi.

La guida, e l'alpinista: che a volte si confondono in una stessa persona, a volte si isolano; e l'alpinista è allora un senza-guida, [illegible] genera in se stesso la guida; e la guida [illegible] allora per le pareti e per i picchi solo, incognito, non avvertito, cercando di [illegible]rire le sue tracce, ossia genera in se [illegible] alpinista.

[illegible] è il problema psicologico più [illegible] e più arduo, nella sua semplicità. [illegible] esperienze di generazioni gli abbiano [illegible] l'istinto della rupe o del ghiaccio, cioè [illegible] possibilità di risolvere, d'improvviso e senza meditarci, un tragico gioco o di equi[illegible]bri su una parete liscia a tremila metri,

I POLLONI DELLA QUERCIA: I TRE FRATELLI PELISSIER. *(Fot. Bologna)*

[illegible] RIPOSO E SERENITÀ DI COSCIENZA, TRA DUE IMPRESE EROICHE, IN CASA BICH. *(Fot. Bologna)*

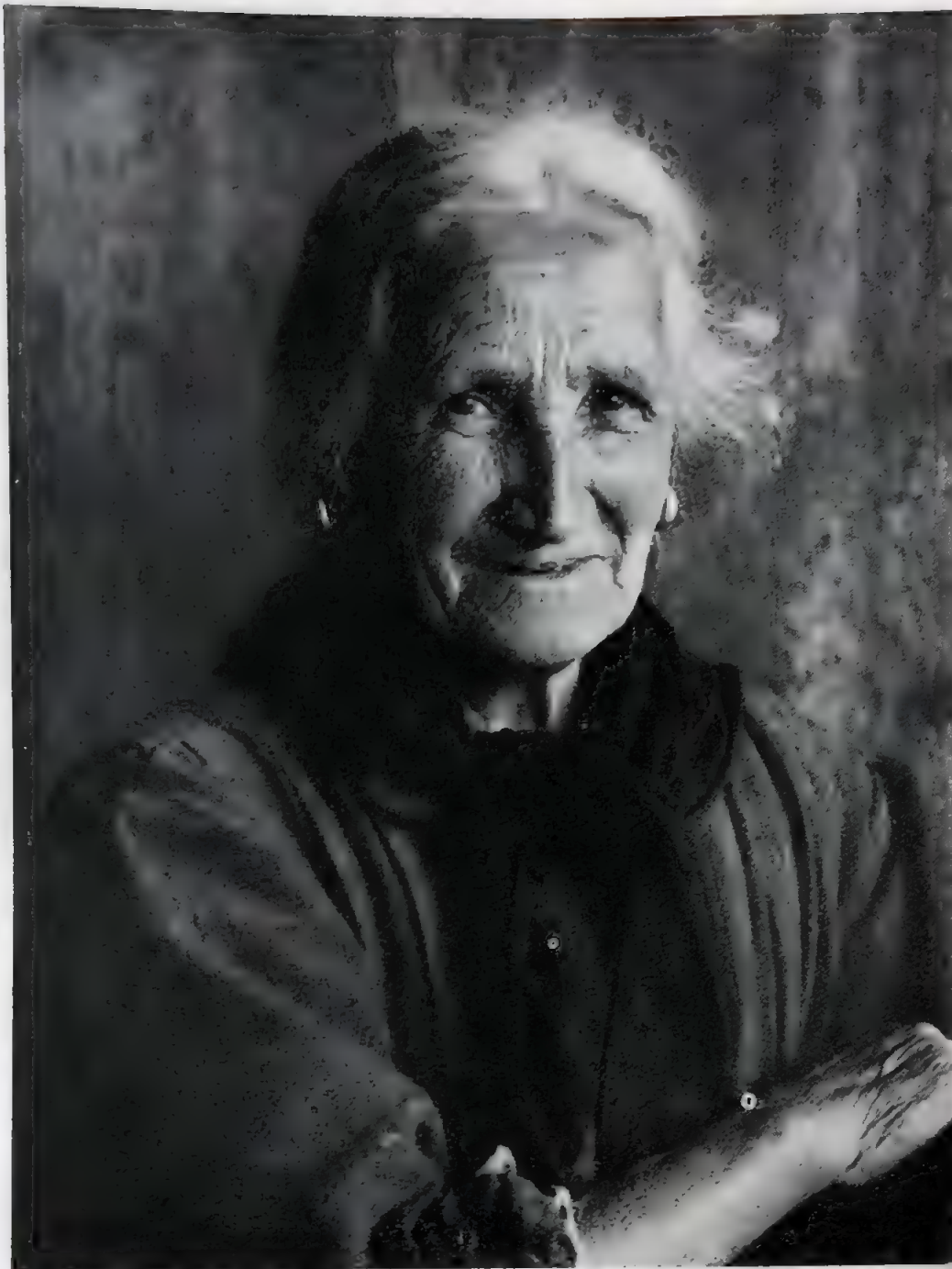
o di spazio e di balzo sulla voragine azzurra d'un baratro di ghiacci che s'è palesato a un tratto, è cosa che si capisce.

Ma perchè mai questa tremenda potenza della montagna, con i suoi franamenti di macigni o le sue scivolate di slavine che spazzano via una selva o un villaggio, come con un soffio si netta dalla polvere una superficie levigata, – con le sue mitragliate di frammenti cupi o di schegge trasparenti, che trapassano un cranio al pari di un proiettile, senza che se n'oda o veda o presentisca il frullo micidiale, – con le sue verticalità senz'appiglio e i suoi burroni senza fondo, che vogliono dire sempre o un'agonia torturante o uno schianto risolutivo, – non s'è mutata, nel sangue d'una gente che l'ha subita per millenni, in una sensazione d'incubo, come d'una divinità incombente, perversa e spietata?

E s'è anzi esaltata nel sangue d'una famiglia (e non d'un uomo solo; ché un pazzo si giustifica sempre, ma non una pazzia di padre e figli e nipoti e di fratelli a schiera), in una passione di lottare e vincere e sovrastare, che più s'inasprisce e fòlgora quanto più la resistenza è dura? E non in un senso di ribellione irritata, ma di eccitato amore, simile a quello che provoca la donna quando accende l'uomo, e più gli sfugge più l'attizza, ed egli a tutti i costi vuole trionfare di lei, ma per adorarla coi sensi e con l'anima?

Come mai insomma s'è creata questa scuola di ardimenti, che tuttavia diventa un'arte e insieme una scienza e di cui la guida fa una professione, come un uomo della città d'una facoltà in cui si sia laureato, fondendo insieme vocazione e studio?

Questo è forse il mistero che più ci turba: la guida vive del far la guida; ha le sue regole

DELLA DINASTIA DEI MAQUIGNAZ: PIETRO, «TROFEO MEZZALAMA».

(*Fot. Bologna*)

(Fot. Bologna)

e le sue tariffe, come un qualsiasi « prestatore d'opera »; ma tutto ciò che è mestiere esula dalla sua morale; e vi s'innesta invece e vigoreggia e freme tutto ciò che è ideale.

Fosse mestiere, sarebbe logico che la guida evitasse l'eccesso o il vario della fatica e del rischio: condurre i suoi scalatori sempre per la medesima via, dove si va con minore sforzo e minor pericolo; assumere qualsiasi compagno, purché s'aiuti poco o tanto da sé e non discuta compensi; disinteressarsi di ciò che non sia il proprio tornaconto e lasciar che altri apra una strada ed esperimenti un varco; infastidirsi di una caduta come d'un incidente che rubi tempo [illegible]ne a più redditizia impresa.

Invece la guida s'avventa alle pareti vergini, [illegible] inviolate, ai passaggi temerarii: e spesso [illegible] il suo proprio piacere. Sceglie i compagni più spericolati e più geniali, rifiutando a volte le prebende dei mediocri, per offrirsi, come in un dono d'amicizia, a qualche audace solitario e scontroso, a qualche giovane estasiato; vive in taciti agguati, o in febbre di invidia e quasi di gelosia carnale di chiunque tenti ciò ch'essa vorrebbe tentare o non ardisce tentare; e quando va in cordata, assume il posto di maggiore rischio e responsabilità e le fatiche più dure e più umili; affronta le salite, le traversate e i bivacchi sul margine della morte; non si rifiuta mai a un ardimento, purché abbia una base di logica; si vota tutto intero non solo alla salvezza, ma anche alla gioia spirituale del suo o dei suoi alpinisti, e qualche volta anche al loro agio; e rivela d'impeto tutta la sua grandezza morale nel caso d'una disgrazia: quando non c'è stanchezza, tenebra, tormenta, impossibilità, irrealtà,

IL SANGUE ALLE TEMPIE DÀ IL GRADO FEBBRILE DELLA SETE.

(Fot. Bologna)

LE MANI VETERANE DELLA ROCCIA E DEL GHIACCIO. (Fot. Bologna)

che l'arrestino, e la guida lotta a corpo a corpo con la montagna, per strapparle un ferito, un congelato, anche tante volte un morto (un cadavere che potrebbe restarsene in pace nell'inviolabilità dello spacco di roccia o del fondo del crepaccio), in una risoluta volontà di vittoria, più che quando si batte per segnare una « prima », per conquistare un'altitudine mai raggiunta.

La guida è insomma un poeta.

Con i suoi peduli o i suoi scarponi ferrati, le sue corde e la sua piccozza, i suoi ramponi o i suoi chiodi, con il suo cappelluccio che svetta sempre d'una penna di rapace, o con i suoi capellacci mal coperti d'un berretto di lana, – assisa di soldato e arma d'eroe, – la guida costituisce una delle specie umane più degne d'ammirazione, più esemplari.

La guida è insomma un maestro.

Ma dov'è andato il Cervino?

Si leva dal cuore di quell'immenso mondo [illegible] la regione del Monte Bianco: Italia, Francia, Svizzera salgono – già montagne e altre montagne – per ammirare questo solitario gigante, che della montagna, dell'alta montagna, pare la sintesi. Ma questo stupore è umano, e a onde concentriche si diffonde lontanissimo: dal Nord d'Europa e dal

SI BEVE CON TUTTO L'ESSERE, NON CON LA BOCCA SOLTANTO. (*Fot. Bologna*)

Sud, dal di là degli oceani e delle sabbie, vengono i più prodi a misurarsi con la sua implacabilità, i più estatici e mistici a sollevarsi nella contemplazione della sua bellezza davvero arcana.

Inviolabile persino al desiderio, fino a ottantacinque anni fa, via via che l'uomo avanzava in quest'arte e in questa passione della montagna, che è l'espressione più moderna della vita civile (moderna come la macchina e forse in contrappeso alla rovina psicologica portata dalla macchina), ha visto pian piano ad una ad una le sue quattro pareti violate dalla ostinatezza dei piccoli uomini, contro i quali inutilmente ha in[illegible]ate le sue verticalità irrespirabili, ha [illegible]rollate le sue cascate di pietre e di ghiacci, ha spianato e appuntito i suoi spigoli e i suoi picchi, dalle superfici più levigate del cristallo.

Nomi di eroi si sono incisi invisibili a tutti (fuor che a coloro che studiano la storia della montagna come una epopea) in tutte le sue pareti, su su, via via, dalla base alla vetta, da un punto cardinale all'altro. Generazioni e popoli in gara si sono slanciati all'attacco; non c'è decennio, non c'è razza che non gli abbia dato i suoi asceti, e [illegible] i suoi martiri: la sua mole è irta qua e là d'invisibili croci; Croz, Douglas,

RIPOSO SULLA CENGIA, TRA UNA VERTIGINE E UN ABISSO. (*Fot. Bologna*)

OGNI PARTICOLARE DELLA CASA E DELL'ABBIGLIAMENTO... ...HA IL SUO SIGNIFICATO ELEMENTARE ED ESSENZIALE...

Hadow, Herrmann, Cretier, Gaspard, Pelissier; ma, accanto alle croci, gli «ometti» della vittoria, le giacche a vento, i fazzolettoni, i maglioni sventolanti su una piccozza infissa in una crepa: Mummery, Whimper, Horeschowsky, Piekielko, Lammer, Thyndall, Penhall, Imseng, Imboden, Mooser, Schmid, Blanchet, e i nomi dalle lettere e dall'accento straniero, ma di gente nostra, delle nostre valli e delle nostre cime: Zurbrucken, Maquignaz, Carrel, Pession, Bich, Rey; e gli schietti, evidenti nomi italiani De Amicis, Canzio, Gugliermina, Lampugnani, Benedetti, Mazzotti...

È una battaglia durata mezzo secolo; e vinta, attraverso sconfitte, cadute, ritirate, con i suoi feriti, i suoi mutilati e i suoi morti; con i suoi eroismi quasi impossibili, con i superamenti delle forze umane quasi incredibili.

E chi guarda oggi la montagna dalle capanne e (ahimé) dagli alberghi che pian piano si son fatti strada – e a volte strada automobilistica –, fino ai piedi del colosso, e riesce a isolarlo in qualche istante dalla folla che gli brùlica alle radici, e a isolare se stesso dalle comitive e dalle sale rumorose ha l'impressione che quella bellezza misteriosa [illegible] dalla natura si sia accentuata e [illegible] per l'aureola di tutta questa epicità, di tutto questo martirologio umano.

[illegible] le guide [illegible] [illegible]loti di questo [illegible] ai mistici, agli stiliti e agli eremiti moderni che son gli alpinisti, nella forma di più inaudita perfezione che abbia assunta mai la Terra sotto il cielo, anzi immersa nel cielo.

Sacerdoti nati da una razza glorificata e nobilitata appunto dal contatto della montagna. che è bellezza. Una bellezza architettonica prima di tutto nell'irrompere delle sue moli, che si direbbero a volte sfidare le leggi della staticità e del peso, e nell'equilibrarsi in verticalità senza contrafforti e senza appoggi; ma anche una bellezza scultorea nella stupenda plasticità dei suoi rilievi e nel movimento libero e concorde dei suoi piani; una bellezza pittorica infine nei colori della carne del sasso, e nelle luci di cui le rocce s'imbevono, riflettendole poi trasfigurate come da una fantasia ispirata e un po' ebbra, in cui leggete così chiara la gioia o la malinconia della vita, che misteriosamente i ragazzi portano con loro dalla nascita. Guardate queste bimbe, dai visi solidi e nitidi come i ciottoli di fiume, e dagli occhi trasparenti come l'acqua nelle coppe di sasso della rupe. Guardate poi queste donne, dalle facce costruite con la grandiosità di piani e di linee delle pareti di roccia: qui arrivano a una austerità di meditazione e di dolore, come se avessero riassunta nella loro vita tutta l'ansia, la fede, l'angoscia dei tentativi, delle vittorie e delle morti eroiche dei loro figli, guide; qui invece arrivano a una persistenza di candore, di

I VIRGULTI DELLA RAZZA ALPINA: BAMBINE DI VALTORNENZA.

(Fot. Bologna)

gentilezza e di dolcezza che illumina le rughe, di cui tutto il volto è arato, con la luce d'un sorriso che pare ancora sorriso d'un primo amore.

E poi guardate gli uomini: le loro teste « romane », in cui par di sentire suggellati i caratteri più schietti della nostra razza contadina e montanara dai millenni lontani: – i vecchi, in cui la fierezza, l'energia, la volontà, la felinità di membra e d'anima han lasciata persistere la giovinezza; – i giovani con quegli occhi sereni e cristallini, con quelle bocche tagliate con rude semplicità, con quelle fronti aperte e alte che rivelano nella lealtà l'ingegno, nella idealità il senso pratico del dominio.

E sentirete meglio tutto l'ardor di prodezza che è in questi nomi: Carrel, Maquignaz, Pelissier, Bich...

Nomi che ondeggiano, taluni, proprio come bandiere sulla montagna (la Galleria Carrel, la Punta Carrel, la Punta Maquignaz...). Nomi, taluni altri, che suscitano visioni di regioni nordiche in cui s'intaglia fra i ghiacci la sagoma della [illegible] », o dei più formidabili acrocori [illegible]...

[illegible] Nomi che ormai son diventati così comuni [illegible] la plaga, che si direbbero scelti e per[illegible] [illegible] l'ambizione della razza, che non vuole [illegible] cerchio incantato delle prodezze che [illegible]entano.

[illegible] il Cervino sta, monumento e vertice dell'a[illegible] [illegible]ana che vuole superare se stessa; e nomi

IL POVERO PANE DEL MONTANARO: LA SÉGALA. *(Fot. Bologna)*

(questi altri, dei suoi crinali e dei suoi angoli, delle sue cime e delle sue pareti) squillano svegliando nei nostri cuori echi trionfali: la cresta di Zmutt, la cresta di Furggen, la Spalla dell'Hörnli, il Dente d'Hérens, la Testa del Leone, la Gran Torre, la Grande Muraglia...

Penso che nel 1857 un Carrel (Giovanni Antonio) ruppe, nel segreto della sua coscienza, l'incantesimo della inviolabilità del Cervino, e nel 1865 per il primo riuscì a calcare il capo orgoglioso del monte con i suoi scarponi... E in questo momento medesimo in cui scrivo la Radio annuncia, e mi guida la penna: « L'intera traversata delle Grandi Muraglie di Cervinia è compiuta! La cordata era composta di Luigi Carrel, Marcello Carrel... ».

Gli altri nomi non li ho uditi, perché mi ha investito questa romba di fiume che corre; generazioni: sangue limpido e ardente; tradizioni; dinastie di eroi delle altitudini. I vecchi, che [illegible] oramai assunti nel mito; i giovani che anelano e vincono; i novelli che si prepa[illegible] una razza lanciata dunque non soltanto [illegible]quista dello spazio, ma anche alla con[illegible] del tempo.

[illegible] ...vino sta, fosco e splendente.

[illegible] ...cora pericolo, morte, superamento, do[illegible] le sue quattro pareti, fino alla cima, [illegible] il cristallo dell'aria come una punta [illegible]mante.

ETTORE COZZANI

ANCHE LA RUPE NUDA HA I SUOI SORRISI... *(Fot. Bologna)*

PINOCCHIO ERA UN BURATTINO QUALUNQUE, VENUTO AL MONDO DA UN PEZZO DI LEGNO QUALUNQUE...

A CINQUANT'ANNI DALLA MORTE DI CARLO LORENZINI

IL PAESE DI PINOCCHIO

Carlo Lorenzini detto il Collodi nacque a Firenze in via Taddea 17, l'anno 1826. Collodi è una famosa villa con parco settecentesco a piè dei monti nella val di Nièvole. Pinocchio si chiama una borgatuccia sotto San Miniato, detta ora San Miniato Basso. (E guai a chiamarla Pinocchio! i Sanminiatesi, quelli bassi, se ne avrebbero forte a male, come a esser trattati di [illegible]). Pura Toscana garantita.

Ma [illegible] tutti conoscono, il [illegible] pezzo di legno che [illegible] C[illegible] [illegible]etto, quel [illegible] [illegible] cor finito di fare, [illegible] di mano al babbo e quando « gli si fu[illegible] le gambe [illegible] nciò a camminare da sé e a correre per la stanza, finché, infilata la porta di casa, saltò sulla strada e si dette a scappare », in che paese nacque? Uno dei pregi del libro sta nel fatto di non esservi mentovata alcuna località. Pinocchio era un burattino qualunque [illegible]to al mondo da un pezzo di legno qual[illegible]ue in un paese qualunque, che, quando scappò di casa, infilò una viuzza di campagna [illegible] sono tante, poi la strada maestra, [illegible] la maestra, a volte quasi paesana, [illegible] solitaria, diritta, spogliata, come se si [illegible] per onde sonore), poi trovò un gian[illegible] il Paese dei Balocchi, il Grillo par[illegible] il Pescecane, gli Assassini, la Querce grande, il Campo dei Miracoli... La patria di Pinoc-

...QUANDO SCAPPÒ DI CASA, INFILÒ UNA VIUZZA DI CAMPAGNA COME CE NE SONO TANTE...

chio non è, in fin dei conti, che un angoletto di mondo infinito e familiare, è semplicemente il mondo dei ragazzi i quali, per natura, amano la fantasia entro l'abitudine, prendono gioco a spaziare nell'assurdo, protetti da un andamento casalingo di vita. Però anche i curiosi hanno da esser soddisfatti; e i curiosi son testardi e vogliono soddisfazione a ogni costo. Per questi andremo in cerca della patria del burattino.

« Carlo Lorenzini abitò a Villa Rapi prima del 1870, data della prima edizione di Pinocchio, [illegible]sieme al fratello, il Commendatore Paolo, che [illegible] direttore della fabbrica Richard Ginori a [illegible]ia ». Villa Rapi si trovava dunque vicino [illegible] di Castello, a quattro chilometri da [illegible], ai piedi del Monte Morello. Si sa che [illegible] di Petraia e di Castello sono due fra le [illegible]mose ville Medicee, e che la strada corre [illegible] piano attraverso un susseguirsi di abitati [illegible] e son come una borgata sola. Percorriamo un poco quella strada dove sboccò Pinocchio venendo di corsa da una di quelle viette campestri che, accompagnate da vigneti gravi di pampani e d'uva, conducono, come a un ristoro, sulle prime alture dove si spandono, come gore selvose, i parchi severi delle ville Medicee.

Quel che rende quella via più paesana che campestre è il passaggio del tram, son le rotaie: rotaie dimenticate, perdute fra i mentastri polverosi dove finiscono i rifiuti della strada. Molte volte, da ragazzo, ho fatto quella strada in vettura. Alle porte di Firenze, presso Rifredi, in tutti i paesi del piano, c'erano, a quei tempi, gli stallaggi delle diligenze. I cavalli erano ancora un po' ombrosi delle automobili, ma di automobili se ne incontravano di rado: per lo più erano barrocci o barroccini o biciclette; oppure, d'estate, quei tricicli dei gelatai che si fermano di porta in porta costeggiando i muri del color della polvere, venuti su dalla polvere, come fatti

CARLO LORENZINI ABITÒ A VILLA RAPI PRIMA DEL 1870, DATA DELLA PRIMA EDIZIONE DI «PINOCCHIO»...

della stessa materia. Estate e inverno si navigava tra polvere e mota; ma dietro le case, le fabbriche e le palazzine, si indovinavano parchi, orti e frutteti. La pianura soffocava le ville e i giardini riparati dai muri. Sembrava montasse come il mare. Lungo i muri, rasentando i consunti migli granducali, passava il tram motoso e polveroso. Passava ondeggiando come le navi nel mare di polvere e di mota, pauroso di se stesso, come un cane randagio con la coda fra le gambe. A volte [illegible], o c'erano operai, contadini, serve con la sporta, o vecchie signore di quelle ville: signore [illegible] e [illegible] di cui nessuno conosceva [illegible] [illegible] [illegible] tempi [illegible] c'erano le automobili, [illegible]

che percorreva a piedi o a cavallo le vie sterrate col cappello a lucerna; quello stesso che, piantandosi a gambe larghe in mezzo alla via, stava per afferrare per il naso il burattino, quando questi fece cilecca e gli sgattaiolò per di sotto.

Davanti ai cancelli signorili c'erano anche ai miei tempi delle botteghine opache che vendevano cocci e commestibili. In certe ore d'estate, chiusi come in un cerchio di silenzio e di calura, cancelli signorili e botteghine di poco prezzo, affratellati dal medesimo polverone, si guardavano come sonnambuli. Soltanto il carretto dello spazzino o il gelataio col triciclo e la trombetta si muovevano svogliati e insistenti, posandosi, come le mosche, nei luoghi più sudici e brulicanti. Le grandi piante dei parchi, che sporgevano oltre i muri, erano anche quelle tutte bianche, d'estate. Sporgevano sulla strada appiattita dal solleone, addormentata da qualche roco e sonnolento coccodè di gallina. Molti di quei parchi furon piantati o rabberciati quando

ALLE PORTE DI FIRENZE, PRESSO RIFREDI, C'ERANO, A QUEI TEMPI, GLI STALLAGGI DELLE DILIGENZE...

era in voga il giardino all'inglese con ponticelli rustici e piante bizzarre. E vi fanno ancora mostra paniere di puzzole e di zinie, irragionevoli, secondo il gusto di certi vecchi giardinieri educati alla scuola dei nonni.

Di qua e di là dalla via maestra si diramano tante viuzze piccole e casalinghe dove c'è meno polvere e più ristoro; vie tortuose che menano ai borghi più nascosti, alle case coloniche, che si nascondono nelle valli, che portano ai guadi, che si inerpicano per il mon[illegible] dove una rondine precede, segue, incrocia [illegible]sante, frecciando bassa framezzo a due [illegible] piccole vie in ritiro, dove i passanti si [illegible]o e non si vedono, protetti dai muri che le [illegible]no; vie escluse al mondo, che si consu[illegible]ilenzio attraverso a un succedersi conti[illegible]se sempre ferme e sempre impreviste. [illegible] passano su di loro in un seguito di pic[illegible]vvenimenti comuni e meravigliosi. Ogni rientro, ogni cantone è un riposo. I muri, bonariamente tondeggianti sulla cima, e decorati a graffiti, a disegni geometrici e solari, dànno il sentimento di un ritmo sviluppato nello spazio senza un disegno o una forma precisa. A ogni curva s'apre una nuova prospettiva. Ci si appoggia a ogni momento al particolare: una immaginetta, un cipresso, un cancellino e, dietro il cancellino, un'aia assolata e, più in là, vallette e colline che hanno grazia di vigne e di ulivi. Si sente il potatore di là dal muro, la donna che scopa dietro una porta, i passerotti rissosi e pigoloni che fanno repubblica sui vecchi tegoli.

Dai muri si affacciano gli ulivi regolati dall'arte amabile del potatore. Le case son tutte di stile, anche quelle modeste, anche quelle da contadini: case che possiedono linea e armonia, colle finestre e le porte che hanno i pilastri e gli architravi di pietra e le inferriate sporgenti, che dentro ci senti il buono e il

LUNGO I MURI, RASENTANDO I CONSUNTI MIGLI GRANDUCALI, PASSAVA IL TRAM MOTOSO E POLVEROSO...

lucido dell'olio sui mattoni e delle persiane al sole. S'indovina, dietro le socchiuse persiane, una frescura riposata d'ombra, e un vecchio odore e una vecchia pace. Un passerotto, sempre lo stesso, quasi di proprietà, dalla gronda manda dei cinguettii che rimangono come stampati sulle pareti e che, sul mezzogiorno, diventano caldi, insistenti, pesanti come il verso meridiano delle galline. Le api e i mosconi vengono e vanno, per le imposte accostate, da un'ebbrezza di sole a una placida appassionata penombra.

Villa Rapi era una di queste ville, con accanto la casa colonica, come usa in Toscana, altrettanto nobile, così come le ville sanno portare contadinescamente la loro nobiltà. La campagna, intorno, era signora come la villa e la casa. Non era una camp[illegible] matoria, ma asciutta e inci[illegible] Collodi, quando abitava a Villa Rapi, schivava la compagnia delle persone altolocate e aristocratiche, a cui tanto propendeva il fratello Paolo, e andava a conversare e a giocare con la gente del popolo, alla buona, con gusti semplici e sani, di chiaro e schietto parlare... Villa Rapi si affaccia con un portoncino pieno di dignità e con delle finestrelle quattrocentesche, chiuse dalle inferriate, sulla strada di Sesto ormai tanto cambiato dai tempi del Collodi. A lato del portoncino ci sono ancora due sedili di pietra, logori assai ma ospitali, e alla cappella della villa ancora oggi vanno ad ascoltare la Messa, come lo impone un livello con la chiesa di Quarto, i contadini di queste parti. La villa si stende sul di dietro con due braccia in un bel giardino toscano, ricinto tutto intorno dalla campagna: rientrando dal giardino in casa si passa sotto una graziosa porta dall'incorniciatura di pietra sormontata da uno stemma in cui un galletto si erge con slancio a cantare chicchirichì. Certo in questo giardino

AI TEMPI DEL COLLODI NON C'ERANO I TRAM, NON C'ERANO LE AUTOMOBILI, MA C'ERA IL GIANDARME...

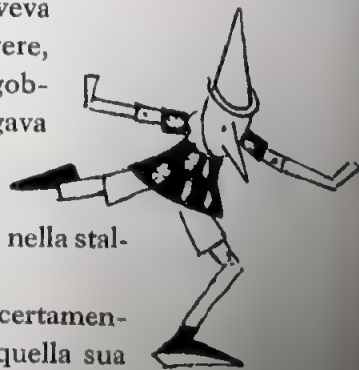
si trattenne con la vecchia madre il Collodi, e i fantasmi del suo Pinocchio, che andava in quei tempi stampando a puntate nel *Giornale dei Bambini*, diretto da Ferdinando Martini, l'avranno assalito in questo rifugio di quiete, e forse, accogliendoli, egli presentiva che le avventure di un povero burattino di legno, buttate giù alla buona, con grande semplicità, in un parlare schietto com'è quello del popolo, gli assicuravano un nome quanto il mondo lontano ».

È facile immaginare la vecchia madre del Col-
i, piccina e vestita di nero, mentre faceva le
passeggiate per i vialetti scherzosi dove, tra
ghiaia, cresceva l'erbicchio, dove c'erano le
...ne di pietra, i cani di gesso e certe pol-
di terracotta con tutte le pieghe e le
e imitate per bene, spingendosi fuori del
fino sull'aia colonica, dignitosa e cor-
genua e diritta, semplice e schietta. A quell'ora il figlio Carlo, col pizzetto già brizzolato, un baffo all'insù e uno all'ingiù, col suo scartafaccio sotto il braccio, andava a bottega a giocare alle carte con i paesani. Era una di quelle botteghe con gli usciolini modesti, che aveva nella vetrina una matassa di filo, un salvadanaro di terracotta, una lampada funeraria, qualche balocco, qualche candelotto e un salamino. Lì accanto un macellaio teneva appeso fuor della porta un agnello col capo mozzo e la ferita che aveva il sangue rappreso; e un cane da lepre vi si soffermava a fiutare con lieta brama di strage.

Conoscendo quel paese si penetra agevolmente nel piccolo mondo infinito e domestico dove ebbero luogo le avventure di Pinocchio. Forse in quei boschi folti e neri delle grandi ville Medicee si levava, in una radura, la Querce grossa e si appostavano gli Assassini; e la bella Bambina dai capelli turchini scendeva giù dai fian-

SOLTANTO IL CARRETTO DELLO SPAZZINO O IL GELATAIO COL TRICICLO E LA TROMBETTA...

chi selvosi del Monte Morello nella pianura vicina verso Nòvoli e San Donnino dove doveva trovarsi certamente il Campo dei Miracoli. In quanto alla diligenza con le dodici pariglime di ciuchini che scuotevano tanti bùbboli, le vediamo ancora oggi dirigersi verso il paese di Sesto, lungo il bianco dello sterrato, con le tendine che sventolano a brandelli. Son poche oramai, e mal ridotte, tirate fuori soltanto pei giorni di mercato: ché il servizio vien fatto dalle autocorriere. D'estate il cavallo ha in testa la pezzuola bianca coi buchi per gli orecchi. A ogni ponticello a schiena d'asino si ferma da sé e il vetturale sfrucona la pipa. Si sente un odor di stalla, di cuoio al sole, del fieno in serbo che sa di sole, del legno della vettura scottata dal sole. Attorno a quelle diligenze, agli stallaggi, s'aggirano tipi scalzi e sbrindellati, per lo più zoppi e monchi e con gli occhi cisposi. Ne conoscevo uno: un gobbo reale con capelli incolti e riccioluti, che aiutava ad attaccare e staccare, viveva tra il letame e la polvere, dormiva coi cavalli: un gobbetto facinoroso che litigava ogni momento e scappava sempre, bastonato e brontolante, a rintanarsi nella stalla, come un cane.

Queste corriere hanno certamente ispirato il Collodi per quella sua diligenza tirata dalle dodici pariglime di ciuchini. E siccome finivano tutte a Sesto, certamente Sesto è il Paese dei Balocchi. Lungo il cammino di queste diligenze si può vedere ancora, in certi giorni di fiera, il teatro dei burattini, oppure l'Osteria del Gambero Rosso con la tendina calata sulla porta per via delle mosche, i carratelli del baccalà e il cane lardoso e spelacchiato. E ci sono, all'ingresso del paese, brigate di monelli che giocano a nocino in mezzo alla strada, mentre imboccano il sel-

...LA DILIGENZA CON LE DODICI PARIGLINE DI CIUCHINI CHE SCUOTEVANO TANTI BÙBBOLI...

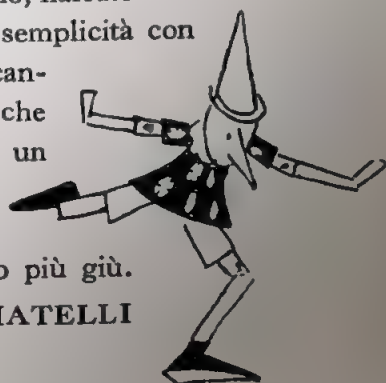
ciato, a scossoni, le diligenze rumorose col vetturale che schiocca la frusta.

Tutto questo il Collodi incontrava a mezzo delle sue passeggiatine ragionevoli sulla via maestra, con l'ombrellino stinto per ripararsi dal sole – un ombrellino che era stato celeste e che forse aveva appartenuto alla vecchia signora Lorenzini – segnandosi all'Immaginetta con la stessa divozione con cui ascoltava ginocchioni la Messa nella Villa Rapi tra i sottoposti accucciati sulla soglia. E nonostante qualche scherzetto di quelli che costumavano allora (come quando un tale, inginocchiato dietro a lui, cavatosi il [illegible]itello di tasca, si divertì a recidergli le suole [illegible]le scarpe), i paesani e i contadini gli vole[illegible]o bene a quel vecchio col pizzetto che, quan[illegible] pensava (dicevano), bucava i tavolini.

Tra lui e loro c'era un'intesa pacifica, fondata [illegible] una comprensione e conoscenza profonde; [illegible]ché al disopra delle differenze di casta e d'in[illegible]telletto, un'esperienza antica di umanità li legava.

Un libro come *Pinocchio* non poteva uscire che da quel paese e dalla penna del Collodi. Egli, tra i più attivi giornalisti del Risorgimento, «mazziniano sfegatato», secondo Ferdinando Martini, scrisse in pace e in oscurità uno dei grandi capolavori della letteratura infantile, dopo essere stato, da giovane, volontario col secondo battaglione fiorentino a Curtatone, e poi combattente, nel '59, coi lanceri di Novara. Religione e amor di Patria, senza pretesa di insegnare, senza mai apparire, dànno tono e respiro alle avventure del burattino, narrate con quella sicura e provetta semplicità con cui un muratore innalza cantarellando una fabbrica che sfida i secoli, o con cui un contadino pianta un cipresso lì dove ci voleva e non un metro più su o più giù.

BINO SANMINIATELLI

(Disegni di Piero Bernardini)

G. B. PIRANESI - PIAZZA DEL QUIRINALE.

LE PIAZZE DI ROMA

VISTE DA GIAN BATTISTA PIRANESI

Nel secolo diciottesimo Roma era presso a poco come si poteva vederla alla vigilia dell'Unità. La città del Medio Evo, continuamente devastata dai disordini causati dalle guerre locali, dagli incendi, dai saccheggi, di cui l'ultimo e il più terribile in pieno sedicesimo secolo – il sacco di Roma da parte delle bande del Borbone nel 1527 – era stata sventrata e ricostruita da due papi umanisti: Sisto V e Paolo III. Questi due grandi costruttori, continuando l'opera intrapresa dai loro predecessori Giulio II e Leone X, compromessa per la debolezza di Clemente VII, avevano disegnato il piano della città moderna e aperte le grandi arterie che conducono a Piazza del Popolo e alle Basiliche. Essi avevano capito che la bellezza e la poesia di Roma era soprattutto basata sul fascino del suo passato, per cui ogni opera avrebbe acquistato in bellezza solo se improntata ai suoi grandiosi e gloriosi ruderi. Così Sisto V sottraeva alle macerie del Circo di Nerone e del Gran Circo l'obelisco di S. Pietro, che già Nicola V aveva avuto in animo di innalzare, e analogamente si asportavano gli altri obelischi destinati a far parte integrante delle Basiliche di S. Maria Maggiore e del Laterano.

Dopo questi papi umanisti, i loro successori avevano un piano a cui adeguare palazzi e chiese. Ansiosi ormai di creare complessi architettonici, di sviluppare, entro un dato spazio, una serie di belle facciate che combinassero prospettive meravigliose, collaboravano coi secoli per mantenere intatta nell' Urbe la sua unità. Il Settecento vedeva così continuare la tradizione dei papi magnifici: Clemente XI riedificava la venerabile chiesa dei Santi Apostoli e restaurava la navata di San Clemente, e Clemente XII completava il Laterano. Già nel 1650 il Borromini aveva trasformato la basilica e sostituite le sue belle colonne con pilastri di stucco: nel 1734 il Galilei innalzava la facciata di 60 metri, realizzando quella immensa arcata a cinque vuoti e coronandola di statue declamatorie. Nel 1734, Fuga costruiva la facciata di S. Maria Maggiore; Benedetto XIV trasportava a fianco della Scala Santa l'abside leonina e

G. B. PIRANESI - PIAZZA NAVONA.

inaugurava i lavori per la Fontana di Trevi; il Gregorini restaurava Santa Croce in Gerusalemme.

Ma queste imprese, questi restauri, queste costruzioni, pure arricchendo di tesori la Roma monumentale, non modificavano né la topografia, né gli aspetti essenziali, né il fascino stesso della Città Eterna. Vi erano in essa degli elementi stabili, una poesia e una bellezza permanenti, dovute tanto al carattere della vita sociale e ai costumi, quanto alla maestà della storia, alla grandiosità dei ruderi e all'eccellenza dell'architettura italiana. Roma, nel diciottesimo secolo, rappresentava in modo eccezionale, non – come si dice con una frase fatta – una città d'arte, ma l'archetipo della città in cui la vita [illegible]ircola fra i ricordi del passato e dove la natura [illegible]ocia all'opera degli uomini. Appena sfio- [illegible] rumori del secolo, silenziosa sotto un [illegible] prelati, priva di quella rumorosa at- [illegible]nimava gli angiporti e i laboratori [illegible]gnifica e nello stesso tempo de- [illegible]vasa d'ombre al centro di una [illegible]ggiante, essa era contemporanea- [illegible] e malinconica. Questi contrasti [illegible] uomini del Settecento; questi [illegible]l Piranesi.

[illegible] Roma, allorché egli prova per [illegible] gioia di studiare sul vero i

monumenti che hanno servito da esempio e da modello alla sua educazione artistica, il Piranesi è, prima di tutto, il giovane architetto formatosi sotto la guida di Vitruvio e di Palladio, nutrito dall'ammirazione appassionata dell'antico.

Ma, non dimentichiamolo, egli è soprattutto un Veneto, a cui il gusto del Guardi e del Tiepolo hanno già svegliato il piacere di comporre, chiaroscurando, le architetture nell'ampiezza di cieli movimentati; un architetto, dunque, che sente in sé qualità di pittore e che, scontento degli esempi offertigli dai suoi conterranei e contemporanei, va a cercare a Napoli i modelli che si adeguino ai suoi desideri. Lungi dall'esserne pago, tornato a Venezia, egli prova la seduzione potentissima dell'acquaforte, prima timidamente tentata, poi diventata subito, sotto

G. B. PIRANESI - PIAZZA DEL POPOLO.

la sua mano, un eccezionale mezzo per esprimere la sua appassionata ammirazione per la Roma antica, la sua sapienza architettonica e il suo genio pittorico. Dunque, un Veneto archeologo che è anche un poeta e un erudito, in cui l'intuito e l'immaginazione sorpassano il ragionamento: una personalità complessa e completa di artista, che unisce ai rari doni dell'ispirazione e dell'esaltazione una concezione fieramente morale della vita, quella stessa forse che dentro lo agita e che si placa solo davanti alla grandezza del mondo romano, quale gli si è composto nell'[illegible] leggendo la Storia della Repubblica di Tito Livio.

[illegible] Roma «a Strada Felice [illegible] alla Trinità dei Monti [illegible] a ciascun foglio – egli lancia nel mondo, «a paoli due e mezzo», quelle «vedute» di Roma che egli incide nei rami dalla ricche «morsure» e nelle quali è eccezionalmente abile; vedute che poi stampa e vende a tutti gli amatori. Roma era allora, come in ogni tempo, un emporio, a cui affluivano i pellegrini della Fede, dell'Arte e della Cultura. Con loro, la grandezza di Roma valica i monti ed accende di nostalgia e di desiderio gli spiriti nelle terre più lontane, portandovi il senso, nel chiaroscuro deciso delle masse architettoniche, della grandezza eroica dei monumenti della Città Eterna.

Oggi, che Roma ritorna al costruire grande e ad ampio respiro, queste vedute di Piranesi riacquistano estrema attualità. R. Danesi, con bell'acume, ne pubblica una prima serie di ventiquattro e ne affida la presentazione al Prof. Valerio Mariani (1), sensibile conoscitore del mondo piranesiano e acuto indagatore del processo intimo per cui il grande incisore giunse a superare la innumerevole schiera di vedutisti del tempo.

In queste «vedute», da lui presentate con una rapida quanto efficace inquadratura, noi troviamo squarci solenni di Roma scomparsa, o, per meglio dire, di Roma oggi restituita, nel rudere

(1) Roma nelle acqueforti di G. B. Piranesi - XXIV fototipie presentate dal Prof. Valerio Mariani - Serie I - Roma MCMXXXIX-XVII, Edizione R. Danesi.

G. B. PIRANESI - PIAZZA DI SPAGNA.

e nel monumento, alla sua funzione di elemento vivo nella storia, e pagine di Roma quale essa apparisce quasi ancora agli occhi nostri. Fra questi ultimi aspetti, le piazze: quella del Popolo, di Spagna, del Quirinale e la Navona, che, attraverso la loro intatta configurazione planimetrica e architettonica, ci offrono un vero documento dei mezzi espressivi dell'arte del Piranesi e la chiave del suo segreto per farci accettare come verosimili quei monumenti che, nella loro imperiosa monumentalità, potrebbero sembrare al nostro senso critico quasi, se non invenzioni, almeno esagerazioni.

Si è che il Piranesi, per raggiungere gli effetti mirabili e nuovi che si rivelano in queste piazze, rinnovò anche i mezzi tecnici in uso al suo tempo. Per distanziare i piani secondari della veduta egli fa ricomparire il delicatissimo, volante tratteggio di punta, che rende le lontananze attraverso il pulviscolo solare. Per accentuare la potenza delle architetture, per esaltarne la grandiosità, egli si mette quasi in agguato da punti di vista insoliti, o ricorre al geniale espediente di abbassare il punto di vista fin quasi al completo annullamento dell'orizzonte. Le architetture viste così da «sott'in su», o sfumate nelle ardite prospettive, od osservate da insospettati punti di vista, assumono proporzioni fantastiche, e per questo ci illudiamo che la trasformazione della realtà quotidiana sia molto maggiore.

Una riprova è data dagli accostamenti fra il passato e il presente: esaltata oltre ogni verosimiglianza nella grandiosità di respiro della gradinata (simile a una fontana di giardino), Piazza di Spagna assume vastità impensate. Eppure, osservati l'incisione, il rapporto fra la piazza, le eleganti berline principesche e le figurine piene di spirito, ci si accorge che questa ampiezza è prodotto puro e semplice di una tecnica.

Eguali osservazioni si potrebbero fare per Piazza Navona, che a prima vista, per i secondi piani sfumati, per la ricchezza dei chiaroscuri, per la vivacità delle figurine, per il cielo mosso balenante di luci e di ombre, sembra di una vastità e di una fantasiosità quale per un solo attimo apparisce realmente al visitatore di oggi, proveniente da una delle strade che vi conducono. Ma prendetevi il gusto di penetrare voi stessi – se così si può dire – nell'incisione. Conoscendo i mezzi di cui si è servito l'artista, troverete l'esattezza delle misure, dei profili e dei rapporti, e riconoscerete che tutta la trasfigurazione è dovuta al giuoco degli effetti. Effetti, s'intende, derivati unicamente dalla emozione ricevuta dall'artista e trasmessa agli altri per mezzo di una tecnica che aveva trovato i suoi adeguati mezzi di espressione.

ATTILIO CRESPI

IL MOSAICO DELL'ABSIDE DELLA GRANDE AULA DELLA VILLA DI RE TEODORICO. *(Fot. Soprint. alle Antichità dell'Emilia)*

UNA VILLA DI RE TEODORICO

In provincia di Forlì, su una cima di monte a ridosso di Galeata, nella valle di un modesto fiume romagnolo, il Bidente, si leva la famosa abbazia di Sant'Ellero, che la tradizione vuole costruita circa il 497 dopo Cristo. Gaio il luogo, e ricco di acque e di verde; e pieno al tempo stesso di pace, quale si conviene a chi chiede alla vita contemplativa il suo più dolce frutto: la serenità dello spirito.

Il sorgere del pio rifugio non era stato senza contrasti. Sant'Ellero o Ilario, banditore del monachismo in Occidente prima ancora di San Benedetto, era uomo di azione, di volontà, di coraggio; e possedeva, come tutti i costruttori di ogni tempo, attitudini ed arte di comando. Dopo avere scelto a luogo del suo ritiro la ridente plaga del Bidente, sul margine della strada che da Forlì e dalla pianura emiliana risale l'Appennino, per poi scendere, attraverso il Casentino, ad Arezzo, egli aveva cominciato a costruire una cappella, e dopo la cappella aveva intrapreso la costruzione dell'abbazia, perché i numerosi discepoli, che frattanto si erano raccolti intorno a lui, potessero trovarvi, alternando il lavoro alla preghiera, la quiete a lungo sospirata.

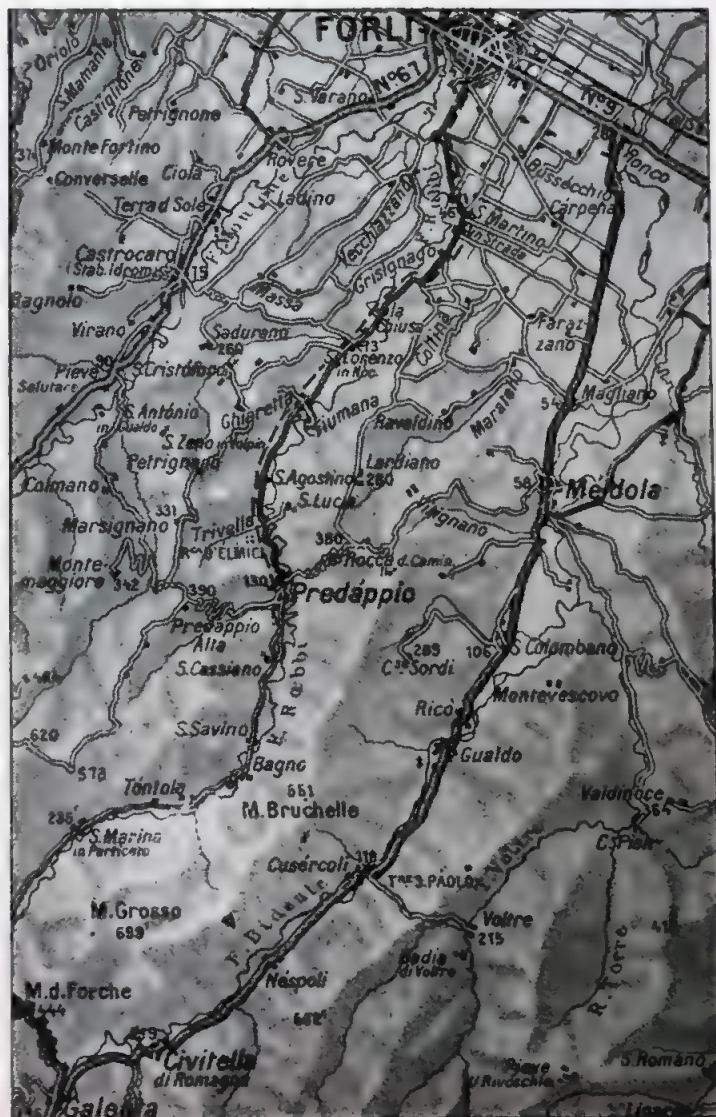
In quello stesso tempo – dice la leggenda – il re Teodorico costruiva un suo palazzo « lungo il fiume Bidente, dalle parti di Galeata », e costringeva artigiani e braccianti a dare l'opera loro all'erezione dell'edificio. Or avendo taluno riferito al re che un certo servo di Dio aveva il suo ritiro là presso, e che si rifiutava di obbedire alla ingiunzione regale relativa alle prestazioni di mano d'opera, il re si accese di furore e mandò i suoi soldati ad arrestarlo. Ma i soldati vagarono inutilmente per due giorni fra selve e nebbia, e, non trovando il santo, tornarono scornati; sicché il re, adiratissimo, mosse velocemente egli stesso a cavallo in direzione dell'abbazia.

Senonché, giunto in vista del muro di cinta del sacro edifizio, gli si intorpidirono le membra, e non fu più capace di muovere un sol passo innanzi; onde ravvedutosi, chiese perdono al servo di Dio. E questi, restituitagli la libertà di movimento, lo condusse alla sua spelonca, dove, detta la preghiera, fecero pace. E dopo di allora

ALCUNI SPICCHI DEL MOSAICO DELL'ABSIDE. *(Fot. S.A.E.)*

Sant'Ellero non ebbe che a lodarsi della munificenza di Teodorico. Del cui contrasto col santo abate e del cui ravvedimento rimase un'eco in un rozzo rilievo che i monaci dell'abbazia fecero scolpire nel secolo settimo, e che mostra Teodorico a cavallo innanzi a Sant'Ellero benedicente.

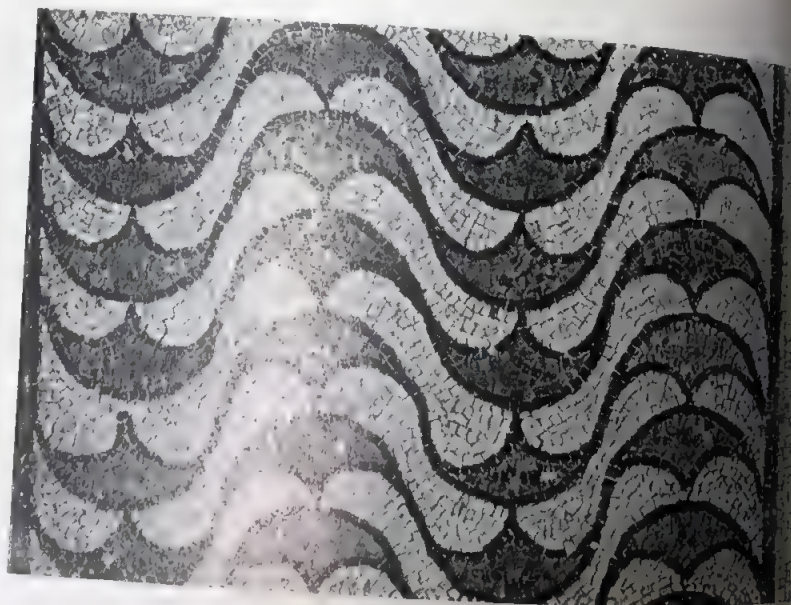
È pura leggenda questa tradizione popolare?

Sant'Ellero e re Teodorico han lasciato larga memoria di sé nella valle del Bidente. La grande popolarità di cui gode Sant'Ellero [illegible] del tutto ovvia, se si pensa all[illegible] fiorente e alla vasta giurisdizione, anc[illegible] civile, che l'abbazia di Galeata ebbe ne[illegible] secoli dell'alto evo medio. Ma la benefica opera che il re ostrogoto spiegò in fatto di costruzioni civili, e la messa in valore della [illegible]ione dal punto di vista agricolo, ebbero [illegible]se larghissima eco nella valle del [illegible] romagnolo. E legate al nome del [illegible]co son rimaste in ogni tempo, [illegible]rso del Bidente, le vestigia di [illegible]o che Teodorico appunto re[illegible] al 524: opera in quel tem[illegible]ta, perché dell'acqua di Ca[illegible] Acquabella, nel Comune

IL VASTO E ORIGINALE INTRECCIO DI OTTAGONI A FOGLIE PALMATE CONTRAPPOSTE, NEL MOSAICO DI MELDOLA. (*Fot. S.A.E.*)

Ma alla leggenda di S.
lero bisogna probabilmen
fede anche nel particola
palazzo che re Teodoric
struiva « lungo il fiume Bid
dalle parti di Galeata ».

Eseguendosi, nel 1937,
Meldola l'approfondiment
una vasca da uve nel giardin
casa Picchi, la sorte ha vo
che si mettesse in luce un
saico da attribuire appunto al
di Teodorico, e che fu indu
biamente parte di un edifi
sontuoso che si assegnerebbe
lentieri a una villa costruita p
gli svaghi del re.

Meldola è un borgo di not
vole importanza, ubicato là do
il fiume Bidente sbocca, c
nome di Ronco, nella pianura
Forlì. Da Meldola ha inizio
via che risale il Bidente, e pa
sando per Galeata (che dista so
lo 22 chilometri da Meldola
porta a Bagno di Romagna, e q
là al Passo dei Mandrioli e, pe
Casentino, ad Arezzo. Partec
pando del piano e del monte
Meldola offriva al re, oltre all'a-
menità dei luoghi, la vicinanza
di Ravenna – la capitale inespu-
gnabile di quell'età tempestosa

di Santa Sofia – si dissetò e si refrigerò ancora una volta Ravenna. E l'Italia tutta sotto Teodorico « resuscitò », secondo l'espressione del panegirista Ennodio. E ben nota è la iscrizione ravennate che riecheggia il benessere di cui si allietò l'Italia, anche nel campo agricolo, per la provvida opera del re: « Re Teodorico, glorioso sia in guerra che in pace col favore di Dio, rallegrando le sue fabbriche con quanto è ameno, prosciugata la sterile pianura, ha arricchito questi orti con la soave fecondità di queste frutta ».

IL MOTIVO DECORATIVO DI PELTE, LEGATE AD ONDA ALTERNA, NEL MOSAICO DI MELDOLA. (*Fot. S.A.E.*)

RE TEODORICO, A CAVALLO, INSEGUE IL CERVO DALLE CORNA D'ORO (VERONA, BASILICA DI SAN ZENO). *(Fot. Alinari)*

— e la possibilità di vegliar da presso su un valico importante dell'Appennino. Avervi una villa era, oltre che gradevole, utile.

Il mosaico costituiva il pavimento di una grande sala rettangolare, che terminava, sul lato più corto, con un'abside semicircolare di metri 4,46 di luce per m. 2,56 di freccia. Considerata nel senso dell'asse più lungo, la sala misurava 10 metri, mentre la larghezza supera i 6 metri: dimensioni troppo considerevoli per una sala di ordinaria abitazione, specie se si consideri che questa dimora sorgeva in piena campagna, lontano da notevoli centri urbani (come era allora Ravenna), e anche da centri urbani meno importanti, quali potevano essere in quel tempo Forlì o Rimini.

Peraltro, più che dalle sue [illegible]zionali dimensioni la sala [illegible] un carattere di specialis[illegible]golarità dall'abside, che [illegible]maginata qui in fun[illegible]truttiva, quale espe[illegible] per sostenere terre o [illegible] pilastri, ma ripete

RIQUADRI TRA GLI OTTAGONI CENTRALI DEL MOSAICO DI MELDOLA. *(Fot. S.A.E.)*

CESPO D'ACANTO E UCCELLI. PARTICOLARE DEL MOSAICO DI MELDOLA. (*Fot. S.A.E.*)

con ogni evidenza la sua origine dal preciso intendimento dell'architetto di accrescere nobiltà alla sala rompendo con una linea curva la rigidità della parete piana. In analogo modo solevano nobilitarsi di absidi le aule dei grandi palazzi.

Quanto al mosaico, esso pone subito in una categoria d cezione sia per la sua origi lità, come per la nobiltà di composizione: originalità e no biltà che acquistano maggior rilievo in relazione al tempo il mosaico va indubbiamente ascritto, e al luogo e all'edificio pel cui ornamento il mosaico fu eseguito. La composizione m siva si distribuisce in una spe di grande coda di pavone o r sta, a nove scomparti o spe chi attorno a un semicerchio base; e negli spicchi si alternano volute vegetali e figurazioni di pesci, alle quali è assicurata vivacità e gaiezza dalla gamma varia del colore, arricchita, pe toni più vivi, da tasselli di pasta vitrea. Cespi di acanto e *kalathoi* di vimini dàn nascimento a girali, e uccelli son figurati tra il fogliame o ai lati dei cespi, mentre i pesci nuotano tra le onde, il cui incresparsi è reso, con espediente di gradevole effetto, mediante linee di tasselli azzurro-chiari o verde-scuri, disposti a dente di sega.

Nel resto della sala – e cioè nella parte a pianta rettangolare – il mosaico è più semplice, e dà, per tal modo, maggiore risalto alla zona figurata dell'abside. Una fascia con ornato di delfini chiude da tre lati il campo centrale, in cui si sviluppa un vasto intreccio di ottagoni a foglie palmate

LA FASCIA CON D[illegible]UTELLE. PARTICOLARE [illegible]O DI MELDOLA. (*Fot. S.A.E.*)

LA ROCCA DI MELDOLA, VISTA IN LONTANANZA, DA CASA GAIANI, OVE IL DUCE FU OSPITE INSIEME AL FRATELLO ARNALDO. *(Fot. Bandini)*

contrapposte; mentre sul lato opposto all'abside è una soglia in mosaico, il cui motivo decorativo è costituito da un quadruplice ordine di pelte legate ad onda alterna, coi corsi d'onda ora in rosso chiaro, ora in verde scuro, alternati.

I motivi decorativi sopra indicati, a pelte legate ad onda e a foglie palmate contrapposte, permettono, insieme con altri elementi, di datare il mosaico intorno alla prima metà del secolo VI d. Cr. Quei motivi di ornato non compaiono mai prima del tardo quinto secolo, e sono presenti, invece, in monumenti del secolo sesto sicuramente databili, quali la basilica di San Vitale di Ravenna (consacrata nel 547), il Duomo di Parenzo (consacrato nel 543), la basilica di Santa Maria Formosa o Santa Maria del Canneto a Pola (consacrata nel 550), il duomo di Grado degli anni 571-586, ecc. Ond'è che l'attribuzione del mosaico di Meldola all'età di Teodorico (che regnò in Italia dal 490 al 526), ha per sé tutte le probabilità, specie quando si considerino l'attività edilizia di Teodorico e l'importanza artistica che Ravenna aveva assunto – specie nel campo del mosaico – da quando la città era diventata la sede degl'Imperatori romani d'Occidente.

Teodorico, nel suo saggio governo d'Italia, spiegò, com'è noto, una volontà ricostruttiva formidabile, per la quale Ravenna, Verona, Pavia, Roma, Napoli si arricchirono di chiese, di acquedotti, di bagni, di portici. E col re goto Roma «ringiovanisce»; né vengono solo restaurati edifici numerosi, e preposti architetti alla cura dei monumenti, ma si stabilisce che ogni anno sia stanziato un fondo per la manutenzione degli edifici monumentali: al quale fondo il re contribuisce con 200 libbre d'oro del suo tesoro privato.

Nell'edificio di Meldola è difficile riconoscere altra cosa che un edificio civile. Costruito da un personaggio fuori del comune, di sicura altissima posizione sociale, può, per la sua aula

MEDAGLIONE D'ORO DI RE TEODORICO.

LA GIGANTESCA QUERCIA DI MALATESTA, NEI PRESSI DI S. ELLERO. (*Arch. Fot. C. T. I.*)

« regale », esser rivendicato, con tutta probabilità, a re Teodorico.

Re Teodorico, rimasto nelle saghe germaniche il Teodorico di Verona, l'ideale del cavaliere perfetto, amò straordinariamente, come ogni buon cavaliere, la caccia. E la leggenda italiana – che Giosue Carducci nobilitò con una famosa poesia, traendo per essa ispirazione da un rilievo della facciata della chiesa di San Zeno di Verona – immaginò che l'amore per la caccia fosse il mezzo di cui Dio si servì per punire il re Teodorico delle persecuzioni con cui, negli ultimi anni del suo regno, egli infierì contro i « romani » e i cattolici. Il miracoloso apparire di un cervo dalle corna d'oro eccitò straordinariamente il re, che balzò inconsideratamente in groppa a un nero cavallo demoniaco subitamente apparso; e il cavallo portò il re a volo sino a Lipari.

Via e via su balzi e grotte
Va il cavallo al fren ribelle:
Ei s'immerge ne la notte,
Ei s'aderge in ver' le stelle.

E infine:

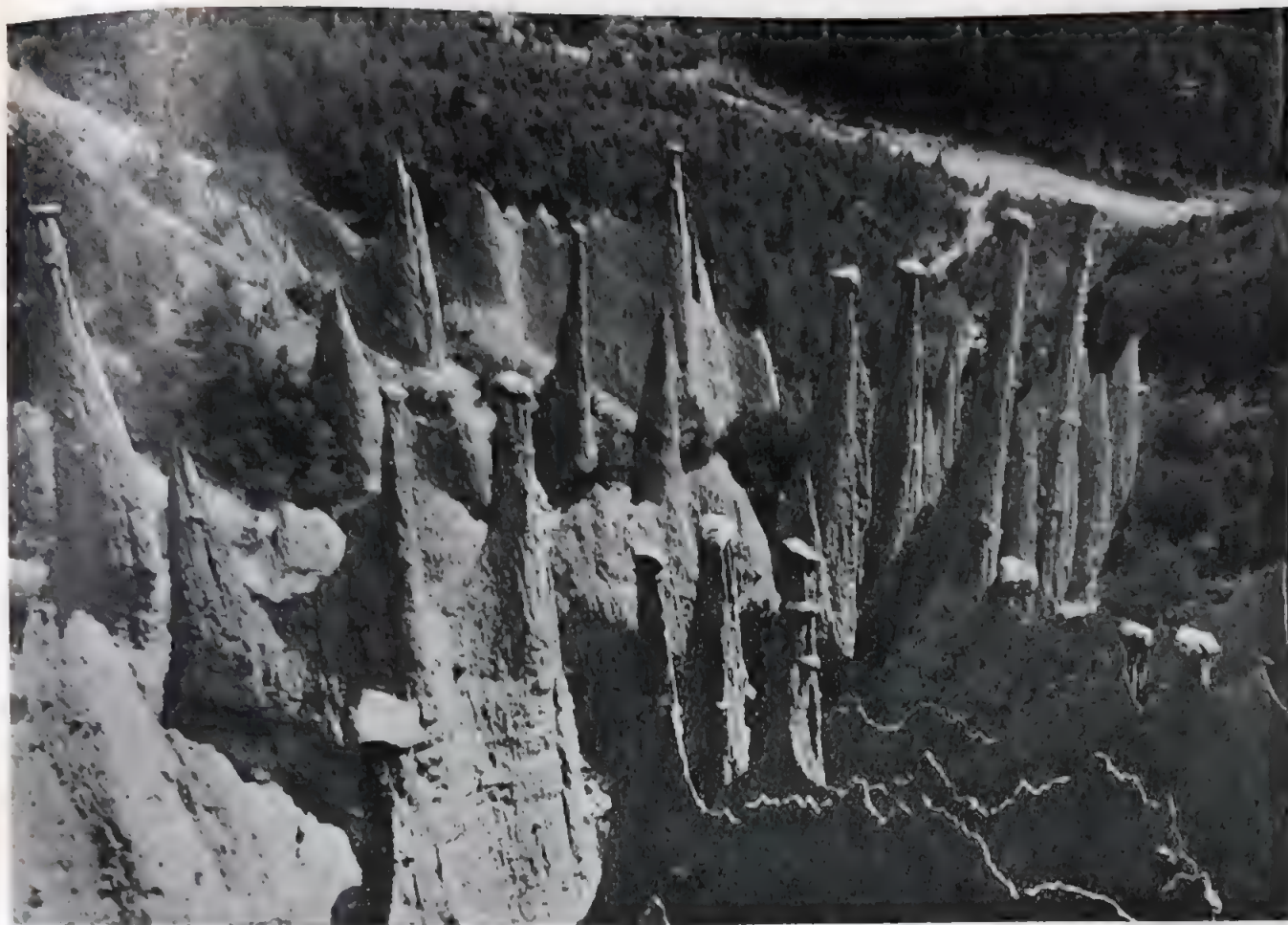
Ecco Lipari, la reggia
Di Vulcano ardua che fuma
E tra i bòmbiti lampeggia
De l'ardor che la consuma.

Quivi giunto il caval nero
Contro il ciel forte springò
Annitrendo; e il cavaliero
Nel cratere inabissò.

Fine degna d'un grande re. Leggenda nata dalla indignazione degl'Italiani, che avevano visto spente, per ordine del re, tante nobili vite, e tra esse, nobilissima, quella di Severino Boezio.

Ma non questi della crudele persecuzione furono gli anni aurei della villa di Meldola. Se dobbiamo credere alla leggenda di Sant'Ellero, l'età dello splendore della villa dové corrispondere agli anni che immediatamente seguirono l'uccisione di Odoacre (anno 493), quando si affermò e si consolidò definitivamente la potenza di Teodorico in Italia. Il re era allora nel pieno vigore della giovinezza matura; e insieme con la maggior vigoria della sua azione politica, si ebbe – diremmo – il maggior fulgore della sua corte.

Fu costruita la villa di Meldola perché servisse soprattutto alle gaie adunate delle partite di caccia? Impossibile, per ora, affermarlo; ma noi amiamo credere che così fosse appunto; noi amiamo pensare che questo della valle del Bidente fosse il luogo scelto dal re per le pause di riposo tra le gravissime cure d'un regno estremamente difficile; noi rivediamo Teodorico – intorno a cui si effonde tanta luce di leggenda – a cavallo per gli ameni colli e per le selve della valle del Bidente, mentre s'abbandona alla voluttà della caccia, tra l'abbaiare furioso dei veltri, nella giovinezza sempre rinnovantesi dei boschi, attraverso un terreno che alterna dolci verdi pendii a balze nude e precípiti.

SALVATORE AURIGEMMA

UN GRUPPO DI PIRAMIDI VISTE DALL'ALTO, NEL GIUOCO DI LUCI E D'OMBRE, SPECIALMENTE SUGGESTIVO NELLE NOTTI DI LUNA.

LE "PIRAMIDI DI TERRA" DI SEGONZANO

Ancora 7 chilometri, e poi un'altra bellissima e importantissima arteria sarà aperta al turista che punta all'incanto delle montagne trentine. Un'arteria che – correggendo gli attuali quasi obbligati itinerari per le Dolomiti, sviati verso settentrione, fuori del percorso naturale delle acque – congiungerà il grande solco dell'Adige col cuore della regione dolomitica (anzi, addirittura con le classiche porte del regno dei Monti Pallidi, il Passo di Sella e il Passo del Pordoi), staccandosi a Trento dalla Statale dell'Abetone, per snodarsi in massima parte sul versante sinistro della Valle dell'Avisio.

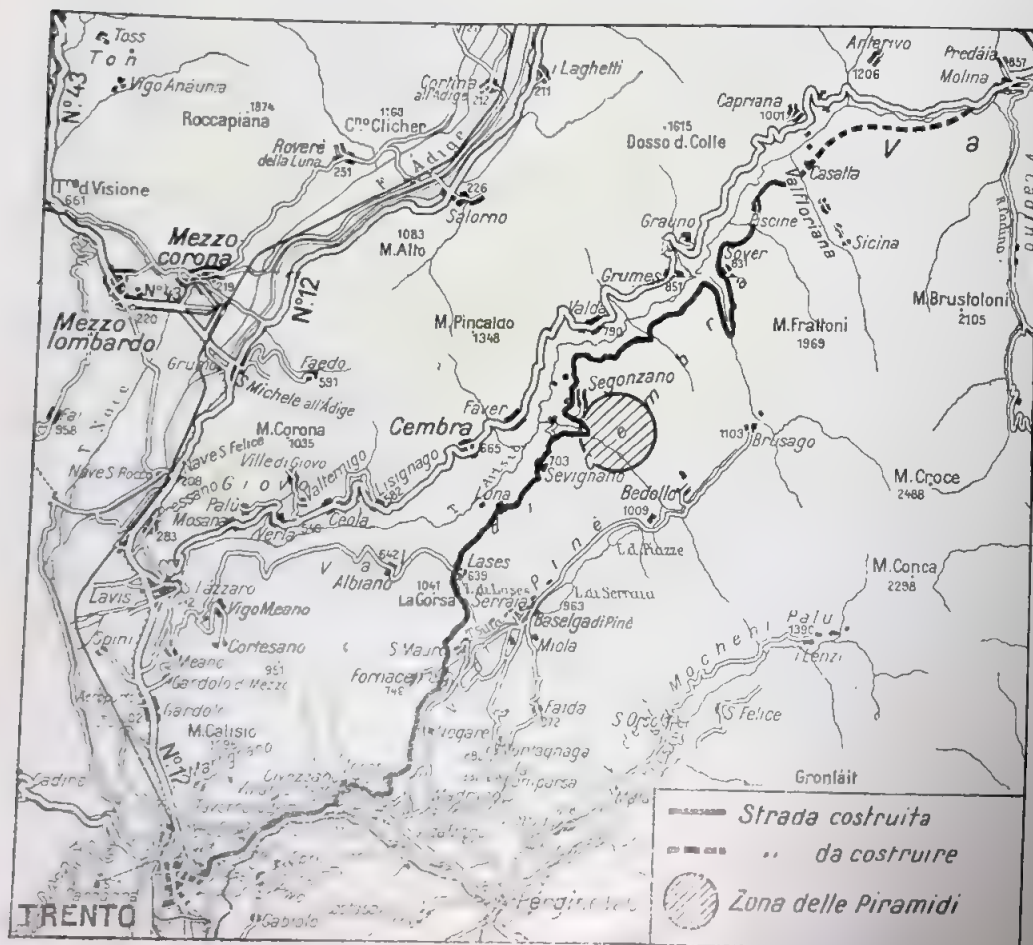
L'importanza della strada, anche dal punto di vista dell'economia locale (essa è attraversata da una zona popolosa e assai ricca di boschi), l'imponenza stessa dei lavori attuati finora per [illegible]ione del tronco aperto al traffico e la [illegible] tratto da costruire per completare [illegible] fanno sperare non lontano il giorno in cui sulla carta automobilistica d'Italia apparirà, finalmente, il nastrino fiammante della Trento-Cortina d'Ampezzo. Ma fin d'ora, al turista che transita per Trento e che vi sosta per visitarne i monumenti e i dintorni, noi consigliamo una breve corsa d'automobile sulla nuova strada, fino a Segonzano; qui – fra il verde dei castagni e delle conifere, dove la valletta del Rio Regnana s'apre in una conca ridente di vigneti, di campi, di villaggi, davanti all'ampio panorama della Val di Cembra – spiccano improvvise e fantastiche le *Piramidi di terra*, che costituiscono forse il più bell'esempio, in Italia, del bizzarro e interessante fenomeno.

Accingendoci ad illustrare con qualche particolarità uno qualsiasi degli svariati aspetti del paesaggio morfologico e idrografico alpino, e quindi a studiare di quelle forme genesi e sviluppo, assai spesso dobbiamo risalire nei tempi fino al remoto periodo glaciale, quando le grandi fiumane di gelo, staccandosi dalla calotta del-

l'Europa settentrionale e centrale, scendevano lente e maestose verso i paesi del sole. E se a quelle fiumane noi dobbiamo gli accumuli morenici, che s'incurvano in colli ubertosi davanti allo sbocco delle grandi valli alpine, e le ondulate fertili coltri di tante conche montuose, e l'incanto dei mille laghetti scavati fra le rocce nude, troppo spesso ad esse si deve anche l'azione negativa, livellatrice, di scalpello o meglio di lima, i cui effetti ci appaiono evidentissimi nella linea monotona della montagna arrotondata, dove è smorzato ogni slancio di vette, e nel lisciamento di vaste groppe rocciose, dove – con lo strato di *humus* – è scomparsa ogni speranza di vita.

Anche stavolta, per spiegare il fenomeno naturale, occorre riferirsi all'epoca glaciale. Ma nelle visioni che illustrano queste pagine – slancio di pinnacoli, scenari fatati, contrasti di luci e di ombre, sottili aerei sostegni a blocchi di roccia – è un nuovo singolare dono del ghiacciaio d'allora, o meglio la materia prima da esso offerta, perché la Natura, chiamando all'opera un altro artefice, vi ricavasse una delle sue più attraenti sculture.

Non c'è alpinista che, percorrendo le morene accumulate davanti al ghiacciaio, non abbia osservato curiosamente la sottilissima polvere in sospensione nelle sue acque sgorganti dalla bocca e che le fa bianche, lattee, senza colori e povere di riflessi: infinitesima parte di tutto quel complesso di materiale frammisto a ciottoli e a massi di grandezza varia, che la potente massa di gelo, tenendolo sotto il suo peso, al fondo, ha stritolato e schiacciato nel suo lento incessante movimento, sino a farne argilla finissima, che – disposta ad archi regolari – apparirà finalmente in luce ad ogni arretramento del ghiacciaio, insieme coi detriti della morena dorsale. Questo materiale è quello stesso che il geografo chiama « morena di fondo », e che l'alpinista preferisce – appunto per la sua natura – nelle brevi ma noiose traversate di sfasciumi morenici, per salire ad attaccare il gigante, e su cui, se non sarà « recente », vedrà anche spuntare l'ultimo ranuncolo di buon augurio.

Ma durante il periodo glaciale erano morene alte come piccole montagne, emergenti alla fuga delle fiumane gelate, davanti alla vita che il sole spingeva di nuovo su su dalle piane paludose. E quando, più tardi, le acque piovane e i mille rivi che corsero per queste nostre zone alpine, brulle ancora e incolori, dilavarono dossi e costoni, intere valli furono riempite da quegli enormi accumuli, ed estesissimi piani ravvicinarono fianchi di gole profonde e orride. Ovunque s'apriva una cavità o un anfratto fu un rotolare di acque sporche di fanghi e cariche di ghiaie, che – già blocchi di roccia viva e forte, tolti lassù al sole e alla luce dalla morsa bruta del gelo – finivano il loro tormentato andare, poveri, uguali, senza una linea dura che ricordasse l'antico monumento: informe ammasso su cui si stendeva l'ombra di tutta un'êra, quasi a nascondere

A 24 KM. DA TRENTO, SULLA NUOVA ARTERIA CHE CONGIUNGERÀ DIRETTAMENTE LA CITTÀ CON LE DOLOMITI ORIENTALI, LA CURIOSITÀ E L'INTERESSAMENTO DEL TURISTA E DELLO STUDIOSO SONO ATTRATTI DALLO SVETTARE DEI BIZZARRI « ÒMENI » (UOMINI) DI SEGONZANO, CHE COSTITUISCONO UNO DEI PIÙ CLASSICI ESEMPI DI PIRAMIDI DI TERRA.

la bellezza eterna della zolla, che avrebbe segnato l'inizio di una nuova vita.

Ed ecco, in quell'ombra, ancora il lavorio millenario di forze misteriose saldare via via la congerie enorme di materiali sciolti. Perciò le giovani forme del mondo vegetale si distesero su banchi, che alla fatica dell'uomo poterono sembrare rocciosi, compatti per l'argilla che ne legava, come cemento, lo sfasciume più grosso; vere gittate gigantesche di calcestruzzo che – se vi scopri una breccia – ti fanno pensare al robusto muro romano. Ma questo avveniva specialmente dove s'era andata accumulando la morena di fondo insieme con sabbie argillose, la cui poltiglia aveva cementato saldissimamente ghiaie, ciottoli, blocchi. Altrove, invece, osservi ancora la minima resistenza degli accumuli morenici agli agenti esterni e, in certo modo, anche alla sola azione della gravità, che provoca frane e slittamenti a ogni stagione di piogge, solo che accenni a mancare lo zoccolo roccioso di base. L'uomo evitò tali zone di terreno per i suoi lavori, per le sue costruzioni, compresa la casa: aveva sudato, sì, nei primi tentativi, a scavare fra quelle masse color di ocra, come se il piccone mordesse il macigno; ma s'era accorto subito che il suolo era tuttavia infido; e aveva scrutato il materiale, aveva palpato la parete nuda, come fa il minatore per « sentire » la vena quando vuole spaccare il masso; poi aveva detto al figlio di cercare altrove il posto per la casa e anche per il campo da arare. E il banco, il « terrazzo », rimase isolato dalla grama vita della montagna, con qualche chiazza assolata dov'era stato dilavato dal manto vegetale, con quelle frange di radici inaridite che coronavano tristemente le balze solitarie.

Allora, sapiente e paziente, venne l'artefice.

Oh, l'acqua s'accorse subito che non « lavorava » su roccia! E non passarono forse molti secoli dal giorno in cui aveva fatto udire il primo gorgoglio giù per le brevi rampate, che la scultura meravigliosa, come creazione di fate, balzò varia ardita aerea tra il verde, a vendicarsi, quasi, con quello slancio bizzarro di pinnacoli, della forza bruta che aveva sgretolato e compresso fino alla rovina la pura materia dell'Alpe e poi rotolata, come informe cumulo, in fondo alla valle. Ed ecco ancora il masso di porfido sbattuto dalla bufera, eccolo incappucciato di neve, eccolo ancora libero al sole: il canto delle fronde dal costone vicino gli ricorda il tesoro perduto lassù, sulla montagna, da cui era stato portato via, lontano, dalla forza grigia e ghiacciata.

La scarsissima permeabilità dei terreni argillosi fa sì che la forza scavatrice dell'acqua agisca assai più sul solco iniziale, che non – come forza « degradatrice » – sui fianchi del solco stesso. Ne [illegible] la formazione – in tempo relativamente [illegible] – di un vero e proprio minuscolo bacino [illegible]fero, con tutta la completa rete dei corsi di [illegible] che taglia, specie nel senso della massima pendenza, l'antico e compatto accumulo morenico. Per la quasi assoluta impermeabilità del suolo da una parte, e dall'altra per la forte pendenza dei singoli versanti in miniatura, questi – come s'è detto – risentono pochissimo dell'azione dell'acqua piovana che tenderebbe a « degradarli »; per cui dal tipico fenomeno d'erosione risultano ripidi costoni paralleli che, a mo' di falde, separano i profondi valloncelli, alla cui base scorrono, durante le piogge, i rivoli distruttori.

Così, infatti, ci appaiono vaste plaghe dell'Appennino emiliano, dove si sono formati i così detti « calanchi ». Analoghe formazioni possiamo riscontrare nelle « biancane » del Volterrano (dove, tuttavia, la calotta di manto vegetale che le copre ricorda in parte le nostre piramidi); e simili sculture, del resto, notiamo in tutta la catena della Penisola, sì ricca di argille.

Mentre, però, da noi, sulle Alpi, osserviamo di rado questo fenomeno, lo sviluppo delle piramidi di terra si manifesta in forme del tutto particolari, anché se legato agli elementi essenziali dell'erosione.

L'acqua, nel suo lavoro diuturno sull'accumulo morenico che c'interessa, trova materiali di varia natura e di varia resistenza; per cui la superficie erosa risulta diversamente solcata da canali più o meno profondi, secondo l'ostacolo che il materiale – ond'è composto quello che abbiamo chiamato calcestruzzo – oppone all'azione dell'acqua. Alla mancata omogeneità di quell'impasto corrispondono le rugosità superficiali delle caratteristiche formazioni. E quando uno di quei grandi massi, che vediamo disseminati nei ripidi fianchi argillosi, s'opporrà finalmente al morso degli agenti esterni, allora addirittura tutta una grossa colonna di materiale verrà a trovarsi difesa dall'originale copertura e risalterà sempre più decisa in mezzo al rovinare lento delle pareti senza protezione. Eccola al lavoro, l'acqua, attorno al grosso macigno! E sfalda e sgretola e morde e asporta, finché il masso poggia libero sul suo piedistallo, che, sotto l'azione continua della lima silenziosa, s'alza sempre più aereo, sempre più elegante e imponente, fino a raggiungere e a superare la ventina di metri, sicuro sotto il suo « cappello », cui deve la nascita, cui deve il suo sviluppo, cui è legata la sua vita.

Quanto resisterà, lassù, il gran blocco? Certo, molto; anche se alcuni di quei berrettoni – quando ci passi sotto – ti guardano davvero con aria poco tranquillante. Pareochi studiosi hanno fatto oggetto delle loro ricerche le piramidi, e quelle di Segonzano, qui illustrate, in modo speciale. Si può contare ormai su osservazioni, disegni, fotografie e controlli che abbracciano anche più d'un secolo: né pare tuttavia che si possa parlare di mutamenti notevoli del nostro... paesaggio. È tanto resistente, anzi, l'impasto di queste piramidi, che persino quelle che han perso il « cappello » sono assai lente a morire.

Ciò sembrerà meno strano quando si pensi che, per la ripidità fortissima dei fianchi, l'acqua vi deve scorrere via assai rapida, senza poter rodere gran che, mentre il fenomeno di « degradazione » si riduce al lento sfaldarsi della superficie (e questo, si sa, anche subito sotto il masso protettore) per l'azione dell'umidità e del disgelo. Né bisogna dimenticare anche un alleato prezioso di quei tenaci difensori: il clima dei luoghi dove sorgono le piramidi di terra, assai spesso a solatio, è caratterizzato da precipitazioni piuttosto temporalesche, da correnti aeree locali alquanto forti e costanti, ed è in complesso secco: una vera fortuna per la vita delle nostre belle sculture, se pensiamo che l'acqua – e anche semplicemente l'umidità – rende i terreni argillosi fra i meno compatti.

Le piramidi di terra non sono rarissime nelle Alpi. Nella nostra regione se ne notano tre gruppi principali: quelle di Segonzano, quelle sul Renon, quelle di Tirolo presso Merano. Altre, d… gran lunga meno interessanti per proporzi… per sviluppo e per numero, sono sparse anc… nelle nostre vallate; una voglio ricordarne, pe… che, oltre a interessare lo studioso come nu… dato sulla distribuzione geografica del fenome… potrebbe essere segnata sulle carte topografic… quale punto di riferimento. Essa ha anche il s… nome, « el pùlpit » (pulpito), e si trova sulla sc… pata del grande terrazzo fluvioglaciale di Ce… bra inciso dall'Avisio, a quota 587, in corrisp… denza delle piramidi di Segonzano. E se… co… tinua così, promette benone: perché, giova… com'è (è alta 4-5 metri e s'appoggia ancora al… scarpata), ha una testa come una piccola cas… Disgraziatamente, il troppo cervello sarà la s… rovina, non appena tenterà di staccarsi anco… un poco dal grembo della gran madre.

Fuori della Venezia Tridentina si notano … piramidi di Zone, presso il lago d'Iseo; que…

IL CONFRONTO FR… DUE... « ÒMENI » … LA FIGURA IN BAS… PRIMO PIANO) DÀ L'… CHIARA DELLE … NALI PROPORZIONI … LE PIRAMIDI.

(Fot. E. Untersegh… Trento)

di Pinet, in Valle Stura di Demonte; quelle di Useigne nel Vallese, di Saint Gervais in Savoia e di altre località nelle Alpi francesi, dove, alle tipiche formazioni la fantasia popolare ha saputo dare nomi che sanno di leggenda, come « cheminées des fées », o che hanno un po' della leggerezza e della grazia che muovono quella loro linea agile, come « nonnes », « dames », « demoiselles » e « vierges coiffées ». Vogliamo vedere un tantino di leggenda, se non di... grazia alpigiana, anche nel nome « òmeni » (uomini) con [illegible] sono chiamate le piramidi di Segonzano dai [illegible]ntanari della zona?

[illegible]l nome cambia, ma il fenomeno si manifesta [illegible]que uguale e anche in proporzioni non [illegible] diverse: perché una è la costituzione del [illegible] donde le piramidi sono uscite e uno è [illegible] d'erosione. Assai simile quasi sempre il [illegible]. Diversità di qualche importanza può, invece, notarsi nella protezione di certe piramidi, quando, per esempio, essa è costituita da un albero o da un gruppo di piante che svetta sull'esile piedistallo o da tratti di terreno erboso: piccoli giardini di fate, che spiccano stranamente nell'azzurro del cielo.

« Cappello » veramente eccezionale il Castel Tiralli, che difende con la sua severa mole la collina morenica su cui è costruito. Nei fianchi dirupati, rimasti senza protezione, si alzano già minuscoli pilastri naturali a ricordare all'uomo la minaccia dell'enorme zoccolo argilloso; mentre tratti di muro diroccati confermano la necessità dei lavori di copertura artificiale e di rimboschimento delle parti più esposte all'azione degli agenti esterni.

Le piramidi di Segonzano, per proporzioni, numero e stato di conservazione, sono vera-

mente da annoverarsi fra le più importanti d'Italia, e grazie alla loro ubicazione in prossimità della nuova strada turistica, saranno ben presto notissime, e non soltanto alla ristretta cerchia degli studiosi. Una comoda mulattiera si stacca dalla strada automobilistica all'altezza di Stedro, e fra campi e macchie di castagni e di faggi conduce all'orlo superiore delle grandi voragini aperte nel manto boscoso, dove appunto si manifesta il fenomeno; sicché si gode lo spettacolo come da una lunga balconata naturale, che manda ogni tanto qualche ripido tratto di sentiero a osservatorî secondari.

Per chi intende visitare più da vicino le singole formazioni erosive e attraversare quindi il complesso di valloncelli, e di «lame» fra cui svettano le imponenti colonne, la cosa cambia un po' aspetto: le fotografie parlano abbastanza chiaro e ci dicono anzitutto che bisogna essere bene armati contro gli scivoloni e contro gli strappi dei rovi e dei cespugli di acacia. Ma sono già iniziati i lavori per la costruzione di un abbastanza comodo sentiero e per segnare il percorso, in modo da rendere al turista possibile e agevole la traversata dei vari gruppi di piramidi, partendo dal ponte sul Rivo Regnana (dove si trova appunto la tabella indicatrice del C.T.I.), per raggiungere la mulattiera di Stedro più sopra accennata.

A lavori ultimati (e noi, per buon augurio, immaginiamo già il parco per le macchine e un regolare servizio di posteggio), le piramidi di Segonzano saranno, dunque, comodamente accessibili al turista anche nelle zone finora meno note, ed è certo che la visita ai bizzarri «omenoni» costituirà la prima immancabile tappa della Trento-Cortina d'Ampezzo.

EZIO MOSNA

LE «SORELLE SIAMESI»: QUESTE DUE BELLE PIRAMIDI, ENTRAMBE COL CARATTERISTICO «CAPPELLO», SONO UNITE DA UNA SOTTILISSIMA LAMA DELLO SPESSORE – ALL'ORLO – DI POCHI CENTIMETRI SOLTANTO

(*Fot. E. Untervegher - Trento*)

PAROLE IN FONDO AL MARE

GRUPPO DI PULEGGE DI PRUA DELLA NAVE POSACAVI «CITTÀ DI MILANO»: SU TALI PULEGGE SCORRONO I CAVI SOTTOMARINI CHE VANNO AD IMMERGERSI, E COSÌ PURE LE FUNI SPECIALI, PORTANTI ALL'ESTREMITÀ GRAPPINI IMPIEGATI PER IL COSIDDETTO «SALPAMENTO» DEI CAVI IMMERSI.

Avete mai pensato, inviando un messaggio a Buenos Aires o a Nuova York, al miracolo che consente alle vostre parole, quali folgori domate dalla volontà dell'uomo, di saettare per migliaia e migliaia di chilometri lungo l'anima metallica di un cavo, che sale e scende monti e valli marine a profondità abissali?

Questo miracolo è il frutto di un'impresa colossale, che misura i suoi sforzi con numeri spettacolosi e si vale di un cavo sottomarino, il quale, come tutti sanno, unisce materialmente, da un capo all'altro, due stazioni attraverso l'oceano. Meno conosciute, invece, sono le difficoltà che per l'attuazione di tale impresa si devono superare; impresa che ha caratteri ora di grande industria ed ora di industria di precisione. Della prima essa adotta i sistemi economici per le colossali produzioni a catena, in cui entrano milioni di tonnellate di metalli diversi, di juta e di guttaperca; della seconda, la sottile ingegnosità degli apparecchi di controllo. Questa enorme corda di fili variamente collegati, o isolati da molteplici rivestimenti, racchiude un'anima metallica di squisita sensibilità: basta una bollicina nel rivestimento di guttaperca, una fallan[illegible] di mezzo centimetro perché tredicimila chilometri di linea non funzionino più o non funzionino con la dovuta regolarità. Allora una nave specializzata, munita di un sistema di appositi apparecchi, dovrà prendere la via dell'oceano, mettersi sulla rotta del cavo, saggiarne il polso e individuarne il guasto, che si trova magari a cinquemila metri di profondità.

Taluno pensa che il cavo sottomarino fra due stazioni sia teso in linea retta a mezz' acqua, cioè a quel tanto di profondità che è necessaria perché non venga toccato dalle navi; qualcosa, insomma, come una linea aerea capovolta. Niente di più inesatto. Il cavo deve sempre poggiare

sul fondo marino sia a cinquanta che a cinque-
mila metri di profondità, seguendo esattamente
l'andamento di esso. Neppure un breve tratto
dev'essere sospeso, altrimenti il suo peso enorme
e i movimenti impressi al cavo dalle correnti
marine finirebbero con lo stroncarlo.

È evidente che la necessità di restare aderenti
al fondo del mare nel suo alterno scendere e
salire allunga enormemente il percorso. Il cavo
italiano che ci unisce a Buenos Aires, per esem-
pio, segue una linea seghettata che, mentre
scende con le punte dei suoi numerosissimi
zig-zag poco al disotto dei 2000 metri nel Me-
diterraneo, arriva a 4500 fra Malaga e Las Pal-
mas, supera i 5000 fra Las Palmas e San Vin-
cenzo e tocca i 5800 metri fra San Vincenzo,
Capo Verde e l'isola Fernando di Noronha.

Ancora. Si crede generalmente che tutti i
cavi sieno uguali, vale a dire che lo stesso cavo
che parte dell'Italia, per esempio, si mantenga
d'ugual tipo per tutto il percorso fino a Bue-
nos Aires. Errore. I tratti del cavo che poggiano
sulla roccia devono essere assai più robusti di
quelli che poggiano su fondo sabbioso; e il tratto
che deve scendere a 100 metri è tutt'altra cosa di
quello che deve inabissarsi fino a 5000 metri.

Esistono, insomma, diversi tipi di ca[...]
alla natura del fondo e alla profondità [...]
sono destinati; e quelli più grossi e [...]
contrariamente a quanto si potrebbe [...]
sono destinati alle minori profondità, [...]
maggiore è il logorio al quale sono sogge[...]
per la maggior intensità dei moti ond[...]
per il rischio d'essere uncinati e trascina[...]
ancore o dai tavoloni delle reti a strasc[...]
infine per la necessità d'essere validamen[...]
fesi da falangi di piccoli molluschi div[...]
di guttaperca.

In rapporto, quindi, al loro impiego e alla
grossezza, oltre a due speciali tipi di ca[...]
sante da roccia e da fondo sabbioso, ne es[...]
altri quattro: da fondo, intermedio, da c[...]
da approdo. Il primo, destinato alle mag[...]
profondità, è il più leggero: sottile come un
stone da passeggio, ha il diametro di 22 [...]
metri e pesa meno di due tonnellate per [...]
miglio marino. L'ultimo, del diametro di [...]
e qualche volta anche di otto centimetri, [...]
più pesante, raggiungendo il peso di 20 e p[...]
fino di 25 tonnellate per ogni miglio.

Questo enorme cavo è solidamente difeso [...]
un'armatura esterna costituita da una serie

REGIA NAVE POSA[...] « GIASONE ».

SVOLGIMENTO DI [...] CAVO SOTTOMARINO DALLA VASCA DI DEPO-SITO DI UNA NAVE PO-SACAVI.

[illegible]

tondini o di fili di acciaio e di ferro zincato, avvolti ad elica intorno all'imbottitura, in modo da formare una corazza continua, che dà al cavo, visto esternamente, l'aspetto di una grossa corda d'acciaio. L'armatura è, a sua volta, protetta dall'ossidazione con un duplice rivestimento di tessuto di juta catramata.

Ma prima di arrivare all'armatura esterna, troviamo «l'anima», vale a dire i sette fili centrali di rame che costituiscono la parte vitale del cavo, rivestiti da uno strato di guttaperca e poi da un nastro di cotone isolante, dentro una corazza d'ottone, in un rivestimento di juta tannata, ravvolti in una prima corazza di fili d'acciaio, ricoperta a sua volta da un secondo rivestimento di juta catramata.

I materiali impiegati nella fabbricazione di un cavo raggiungono quindi, nel loro complesso, cifre imponenti. Con la posa, per esempio, del cavo che ci unisce a Buenos Aires (grazie al quale l'Italia è passata dal settimo al quarto posto nel mondo in fatto di comunicazioni telegra[illegible] sottomarine) si sono inabissati 1.150.000 [illegible] di rame, 85.000 di guttaperca, 13.391.000 [illegible] ferro e d'acciaio e 1.076.000 kg. di juta.

Il [illegible]oro delle navi posacavi, talvolta duro e [illegible], tal altra snervante e sempre delica[illegible]ole abnegazione e silenzio, e non è quindi fatto per attirare l'ammirazione dei più. Eppure queste navi curiosamente attrezzate, dalla forma svelta, che tengono un po' della nave da crociera e un po' dell'officina, sempre in moto a posare o a riparare le lunghe corde metalliche che uniscono i continenti attraverso i mari, oltre a non mancare di elementi pittoreschi, comprendono un complesso di elementi interessanti, di cui a prima vista non si immagina l'esistenza.

Un meraviglioso sistema di apparecchi di precisione, in vicendevole controllo, segue e misura, con l'apparire e lo sparire di luci variamente colorate, col giro di lancette oscillanti in quadranti di varie grandezze, ogni movimento, ogni operazione, avvengano essi nelle stive, sui ponti della nave, a migliaia di metri di profondità negli abissi del mare, o a migliaia di chilometri di distanza nelle stazioni terrestri.

La serie dei controlli precisi, attentissimi, ininterrotti, incomincia col carico dei cavi a bordo, operazione che avviene sempre in qualche porto di mare dove sono gli stabilimenti stessi che fabbricano i cavi sottomarini. La nave si àncora di fronte allo stabilimento, in modo d'essere a questo collegata con una fune d'acciaio, armata a tratti regolari da pulegge metalliche; sicché il cavo vien fatto uscire da un con-

SI PROC[illegible] [illegible] RAGGIO [illegible] CAVO SOTTOMA[illegible]

raio sente al tatto che ogni traccia d'aria ne è stata scacciata, e ciò richiede per ogni saldatura un'ora circa di paziente ed agile digitazione. Unire il resto delle coperture è presto fatto: un tessuto di fili d'acciaio e di canapa rinforza il punto di saldatura, e il cavo è bell'e pronto per essere affondato.

Il cavo sottomarino, che unisce due stazioni terrestri attraverso l'oceano, non è dunque tutto d'un pezzo, ma consta di vari segmenti, parecchi dei quali di grossezza e di carattere diversi, secondo la profondità e la natura del fondo, in relazione allo studio preliminare ed al tracciato della rotta che il cavo dovrà seguire. A tale scopo si mettono a profitto le nozioni già acquistate in precedenti esplorazioni e si organizza, se necessario, una nuova campagna di scandagli d'ogni sorta, durante la quale, mediante una svariata serie di apparecchi, non soltanto se ne misura la profondità, ma viene addirittura portato a bordo un vero e proprio campionario del [illegible]ondo marino. Tenuto conto delle osservazioni [illegible]te, si è così in grado di stabilire il tracciato [illegible] cavo e di determinarne il tipo secondo le [illegible] località, cercando di evitare possibil[illegible] i fondi con brusche variazioni di livello, [illegible]cciosi, corallini, o battuti da forti cor[illegible]oti per esser soggetti a fenomeni tel[illegible]lcanici.

[illegible] tracciata la rotta e fatto il carico, [illegible]acavi iniziare il suo lavoro. Prima comincia con l'atterramento della testa d'approdo. L'estremità del grosso cavo a ciò destinato viene tirata fuori della vasca e, passando lungo il ponte, sopra una guida di pulegge, viene avvolta alla macchina di posa, dove, a tratti regolari di sette metri, la si arma con grossi palloni di caucciù. Alcuni uomini, che attendono in barca sotto il bordo della nave, si impadroniscono del cavo man mano che viene svolto e lo conducono alla costa; sicché una lunga teoria di palloni galleggianti finisce con l'unire la nave alla terra, dove il cavo, faticosamente trascinato a braccia nell'ultimo tratto, trova alloggio in una specie di cunicolo, che lo condurrà al quadrante di contatto della stazione terrestre. Soltanto dopo essere stato fissato a terra, il cavo che è in acqua vien messo a fondo, ritirando l'un dopo l'altro i palloni che lo facevano galleggiare.

Ora, a bordo, salderanno il cavo d'approdo a quello da costa e poi subito incomincerà la posa di quest'ultimo, finché si passerà al cavo intermedio e poi a quello di fondo.

La nave leva le ancore e si mette in moto lentamente, mentre ogni cura viene posta dagli ufficiali di bordo per controllare con precisione estrema la rotta, che deve coincidere il più perfettamente possibile col tracciato per la posa del cavo. Tecnici ed ingegneri specialisti, ciascuno al proprio posto di controllo, dirigono attentamente il lavoro.

Nelle vasche, alcuni uomini, muniti di lunghi graffi, vigilano perché il cavo esca senza impedimenti. Man mano, infatti, che le spire, svolgendosi dall'esterno all'interno si avvicinano al perno centrale e diventano più corte, la velocità di svitamento aumenta, ed aumenta con essa anche il pericolo della formazione di nodi, che provocherebbero inevitabili rotture.

Gli uomini della vasca, coi loro graffi, hanno appunto il compito di guidare il cavo perché non si ripieghi su sé stesso. Compito non privo di rischio; infatti, se si lasciassero agguantare in una piega della grossa fune metallica che va rapidamente sciogliendosi, verrebbero maciullati, perché la sua tensione è tale che, filata in acqua, vi rimane orizzontalmente tesa per dieci chilometri dal punto di svitamento, prima di calare al fondo.

Uscendo dalle vasche, il cavo viene guidato, come abbiam visto, alla macchina di posa, poi al dinamometro e alla triplice puleggia di poppa, dalla quale scende in mare con una velocità che, secondo la profondità del fondo, può arrivare a un massimo d'otto miglia orarie.

Freni speciali collocati sulla macchina di posa regolano la tensione secondo le indicazioni del dinamometro e di un indicatore di imbando, in modo che il cavo filato (accompagnato nella discesa da un filo d'acciaio perché non abbia a subire urti violenti) ecceda di qualche poco il percorso compiuto dalla nave, e ciò allo scopo di evitare la deformazione del cavo stes[so e] facilitarne l'eventuale recupero.

Intanto, gli elettricisti di bordo, ins[ieme a] quelli della stazione terrestre di partenza [contin]uano a controllare il regolare andamen[to delle] operazioni e le graduali variazioni delle c[aratte]ristiche elettriche del cavo durante e dopo [la] discesa in mare. Scariche di segnalazioni [già] si scambiano già attraverso il cavo, parte [im]merso, parte ancora arrotolato nelle stive.

Giunge la notte, e la nave posa-cavi si c[orona] di luci. Tre fuochi si accendono sull'albero [mae]stro: uno bianco fra due rossi, che vogliono [dire] alle altre navi: passate al largo. Perché il l[avoro] continua. Simile a un gigantesco baco da [seta] la nave posacavi fila ininterrottamente, g[iorno] e notte; finché un giorno verrà (e sembrer[à un] miracolo) in cui l'oceano, misurato, scr[utato,] scandagliato metro per metro, sarà superato. [Un] altro cavo d'approdo, un altro atterrament[o, e] l'impresa è finita.

Dalla stazione di arrivo gli ingegneri c[hia]mano, su un altro continente lontano ale[une] migliaia di miglia, la stazione di partenza.

Risponderà? Dopo qualche secondo, in [un] minuscolo specchio, in mezzo a un quadra[nte] luminoso, un raggio di luce comincia mi[ste]riosamente ad oscillare. Risponde. Il mirac[olo] è compiuto.

GINO GIULI[...]

IL CAVO DI APP[RODO] VIENE TRASCINATO [A] BRACCIA PER L'ATT[ER]RAGGIO.

(Fot. Italcable)

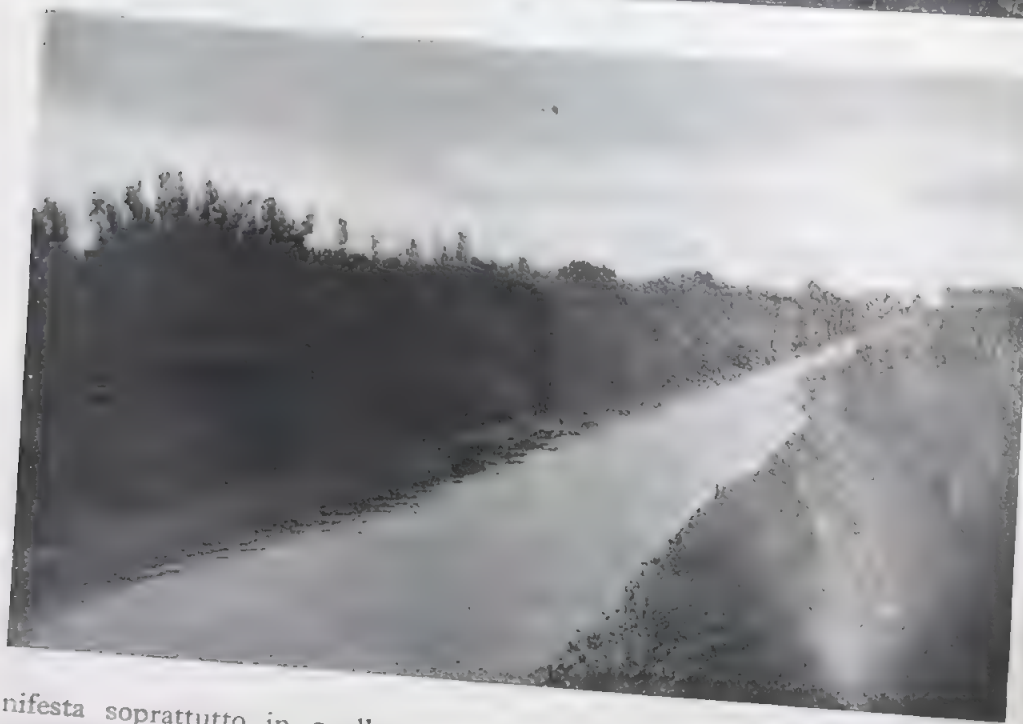
TRACCE DI ROMA SUL SUOLO ITALICO

LE CENTURIAZIONI COLONICHE

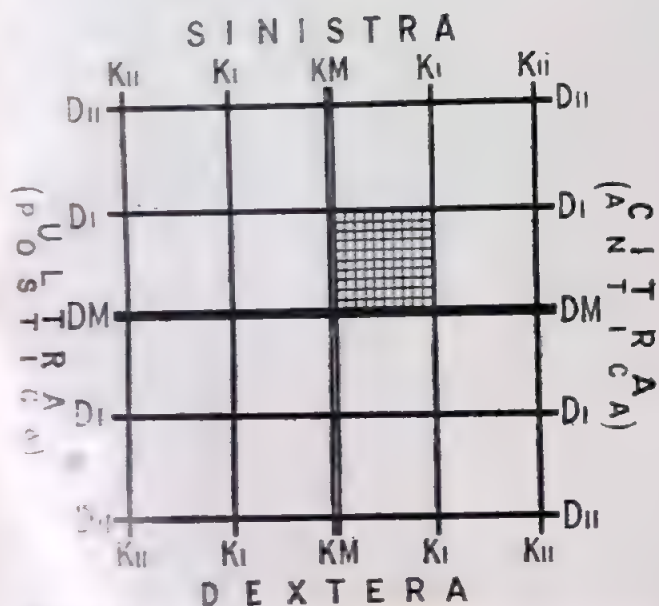
terre assegnate ai coloni romani. Pochi, tuttavia, sanno quante iniziative e quante ricerche abbiano fatto seguito a quel primo saggio dimostrativo presentato al pubblico. Pochi sono a conoscenza del fatto che, nella redazione della carta archeologica d'Italia, si è deliberato di tener conto delle partizioni agrimensorie romane, e che, per l'interessamento del Ministero dell'Aeronautica, si è provveduto a rilevare, con opportune fotografie aeree, le linee gromatiche impresse da secoli nelle nostre pianure.

Ecco perché sento il dovere di rivolgere, da queste pagine, un appello al pubblico perché si interessi e partecipi a questa ricerca; essa ha il fascino non delle cose morte, ma di una realtà che è pure attestato di nobiltà per la nostra gente, la quale ricalca oggi il solco quadrato di Roma.

Ecco perchè applaudo alla nobile e silenziosa fatica del rabdomante delle strade che, spinto da un'istintiva passione, si è dedicato alla rievocazione di una grandezza sepolta, ma non per questo meno viva e tangibile. Si è soliti ammirare la potenza di Roma nelle splendide vestigia architettoniche, o nella facile attrattiva di una decorazione scultorea; ma quanti sentono che la peculiarità del popolo romano si manifesta soprattutto in quelle prodigiose opere pubbliche, in quelle strade che, nascoste da secoli, ci parlano di un'organizzazione grandiosa e di una civiltà superiore?

LE ACQUE DEL NAVIGLIO, USCENDO DAL MOLINO DI PIZZOLESE, INDICANO CON MERAVIGLIOSA CHIAREZZA IL TRACCIATO REGOLARISSIMO DI UN « LIMES ROMANO ».

IL CANALE NAVIGLIO A FIANCO DEL QUALE SCORRE IL CARDO MASSIMO DELLA CENTURIAZIONE PARMENSE.

Consideri il popolo italiano la grandezza di una stirpe che ha saputo accompagnare il vanto della conquista con la saggezza di un vasto programma sociale, « nec taceat monumenta viae! », e non neghi un tributo di ammirazione al tracciato stradale romano, vasta rete di civiltà che ha tenuto avvinto in feconda e duratura coesione una così grande parte del mondo.

RETICOLATO ROMANO IN PROVINCIA DI NAPOLI.

[illegible] IN USO PER FISSARE LE CENTURIAZIONI ROMANE.

Lo studio delle centuriazioni, o limitazioni del suolo in centurie, ha poi, nel più ampio problema della ricostruzione della rete stradale romana, una particolare importanza, in quanto si ricollega allo sviluppo agricolo delle varie regioni e alla distribuzione dei coloni romani nelle zone coltivabili.

Quando, infatti, il Senato romano inviava nelle terre tolte ai barbari vinti famiglie intere di agricoltori ad occupare, con pienezza di diritto, le regioni che dovevano fecondare col lavoro delle loro braccia, già si trovavano sul luogo, intenti al loro meticoloso ufficio, gli *agrimensores* e i tecnici, di cui esistevano a Roma vere e proprie corporazioni. Questi professionisti, che agivano al servizio della Repubblica, avevano un compito molto grave e non privo di una dignità che si può ben dire sacerdotale, in

quanto proveniva loro dall'aruspicina etrusca: si trattava, cioè, di delineare, per mezzo della *groma*, i due assi principali, uno da nord a sud, detto *cardo maximus*, l'altro da est ad ovest detto *decumanus maximus*, i quali servivano poi di orientazione e di guida per tracciare, a intervalli equidistanti, una serie di decumani e cardini secondarî paralleli ai primi due.

Il terreno era, così, diviso in tante parcelle uguali, che, per la distanza sempre costante dei *limites* fra loro, corrispondevano a tante aree quadrate, alle quali era dato il nome di *centurie*.

L'incrocio del *cardo maximus* col *decumanus maximus* determinava quattro *partes*, le quali prendevano il nome di *pars antica* e *pars postica*, *pars sinistra* e *pars dextera*, secondo la posizione in cui si trovava l'agrimensore mentre eseguiva la difficile operazione; e, poiché questi si voltava verso oriente, ne derivava che la pa[...] tuata davanti a lui si chiamava *pars antica*, a tergo *pars postica*, mentre prendeva il [...] di *pars sinistra* quella a nord del decu[...] massimo, e di *dextera* quella a sud. La [...] turia era, poi, divisa in tanti lotti di varia [...] sione, che venivano sorteggiati tra i colo[...] viati per coltivare un agro. Si scavava, pe[...] nel centro del territorio una fossa e vi si [...] vano le *sortes* o tessere, contrassegnate con [...] meri e lettere. Il contadino, estraendo, qu[...] la sua tessera, sapeva a qual lotto di terra [...] destinato e si accingeva senz'altro al la[...] Norme rigorosissime assegnavano la larghez[...] l'ufficio delle vie secondo la loro importa[...] e la loro posizione, mentre sappiamo per [...] che le leggi agrarie comminavano pene gra[...] sime a coloro che, violandoli o distruggend[...]

RETICOLATO SULLA VIA VENEZIA-PADOVA (TRA MIRANO E CAMPODARSEGO) APPENA A N. DELLA FERROVIA PADOVA-VENEZIA.

RETICOLATO A N-E DI CITTADELLA, ATTRAVERSATO DALLA LINEA BASSANO-CASTELFRANCO.

tica divisione in centurie della colonia romana.

Il Rubbiani potè riconoscere, nel territorio tra l'Idice e il Panaro, le tracce di ben cinque agri, i cui *limites* possono senza difficoltà ricostruirsi sulla guida delle strade provinciali, comunali e private, oppure sulla direzione dei canali e degli scoli.

Con uguale evidenza si rivelano le tracce della centuriazione romana, visibilissime nella disposizione delle vie e dei corsi d'acqua, nella topografia del territorio di Imola, come nei dintorni di Lugo e nel territorio a nord di Cesena, e, allontanandoci dalla valle padana, negli agri di Venezia, Bassano e Caserta. Gli agri centuriati che si allineano a nord e a sud della via Emilia hanno, in gran parte, la caratteristica di essere perfettamente orientati alla via romana, che, anzi, costituisce talvolta il decumano massimo della centuriazione, così come dalla via Postumia dipende la centuriazione di Treviso. La limitazione dell'agro parmense, ad esempio (1), ha come decumano massimo la via Emilia, da Castel Guelfo fino alla cinta est della città, dove veniva probabilmente sostituito da un altro asse in prosecuzione del primo.

Molto spesso avvenivano trasgressioni al procedimento gromatico e i due assi principali non erano condotti, secondo la descrizione di Frontino, uno da Nord a Sud (cardo massimo) l'altro da Est ad Ovest (decumano massimo), ma erano liberamente adattati alle particolari condizioni del terreno nel modo migliore per uno sfruttamento integrale delle sue possibilità agricole. Aggiungo che, alle volte, la differenza di orientazione serve a determinare, con una certa sicurezza, i confini tra una colonia e l'altra. Possiamo notare questa irregolarità nella colonia campana di S. Angelo in Formis, nel Beneventano e nel Vibonese; mentre, negli agri romagnoli, si possono addirittura osservare tre diversi sistemi di orientazione e, precisamente, una disposizione del tutto regolare, secondo le norme gromatiche, nell'agro di Cesena, una inclinazione – in rapporto ai meridiani – di 28 gradi verso oriente per le colonie

mancassero di rispetto ai termini, consistenti in colonnette di selce o macigno poste ai lati delle centurie.

L'insieme del tracciato dava, quindi, l'idea di un enorme e regolarissimo reticolato, convenientemente disposto e orientato, e spesso difeso ai lati da castellari o fortezze, nelle quali potevano trovare rifugio i coloni in caso d'invasione nemica. E sotto questo aspetto, e spesso con queste caratteristiche, troviamo pure rappresentati i territori centuriati nelle *mappae*, che gli agrimensori romani disegnavano dopo l'assegnazione dell'agro e inviavano all'archivio di Roma, accompagnandole con una *relatio*.

Se, tuttavia, lo studio della centuriazione romana si riducesse solo alla indagine e alla investigazione delle varie forme di centurie o delle numerose norme che regolavano la distribuzione e l'assegnazione dei territori così delimitati, avrebbe – oso dirlo – uno scarso interesse: il problema acquista, invece, vitalità, efficacia e carattere di attualità quando si osservino le carte topografiche di alcune regioni d'Italia, nelle quali si vede ancora nettamente spiccare, tra il groviglio della moderna viabilità, il tracciato regolare della centuriazione romana. Si consideri, ad esempio, la carta topografica della provincia di Bologna: la prima cosa che colpisce è la simmetria e la regolarità dei quadratelli che, conservati nella odierna rete stradale, stanno a testimoniare l'an-

(1) « Ricerche sulla centuriazione romana nell'Agro parmense », di prossima pubblicazione nel volume 5° dell'« Archivio Storico per le Provincie Parmensi ».

di Imola, Faenza, Lugo e Forlì, e di 25 gradi per gli agri in prossimità di Massa Lombarda.

Il Ricci-Bitti, che ha studiato particolarmente la centuriazione romagnola, ha cercato di spiegare, adducendo ragioni topografiche e climatologiche, la causa di queste inosservanze alle regole gromatiche e, inoltre, ha distinto dagli altri un tipo singolarissimo di centuriazione: quello della colonia di Massa Lombarda, che ai quadrati delle centurie sostituisce rettangoli di 200-300 mq.

Tale sistema di centuriazione non coincide, però, con quella particolare forma di limitazione che va sotto il nome di *scamnatio* e *strigatio*, sia per la disposizione dei rettangoli, sia per le dimensioni di essi. Si osservino i fogli di Parma e di Bassano attorno alla campagna di Castelfranco Veneto; anche qui si notano le centurie oblunghe, che sono, anzi, in prevalenza sulle quadrate, e perciò dobbiamo concludere che molto spesso dovevano essere tracciate accanto alle centurie quadrate altre centurie di forma rettangolare, tanto più che siamo informati dal gromatico Igino che in Ispagna, ad Emerita, si trovavano centurie rettangolari di 400 iugeri.

Nella colonia di Vibo Valentia (Monteleone Calabro) è assai evidente la differenza di misura nelle assegnazioni di terreno: per testimonianza di Livio, infatti, sappiamo che vi furono assegnati 15 iugeri ai *pedites* e 30 agli *equites*, mentre ad Aquileia toccarono 50 iugeri ai *pedites*, 100 ai *centuriones* e 140 agli *equites*, e a Parma furono date *sortes* di soli 8 iugeri. È chiaro, quindi, che i lotti erano di estensione molto varia e differivano a seconda della produttività del terreno e delle benemerenze degli occupanti.

Non è difficile riconoscere, anche a prima vista, le tracce della centuriazione romana; tuttavia, volendo assicurarsi della esatta corrispondenza del reticolato moderno con l'antica rete dei *limites* romani, basterà misurare il lato di un quadratello sulla carta topografica al 25.000. Si vedrà allora che la misura ottenuta, aggirantesi, per lo più, sui 28-29 mm., corrisponderà alle dimensioni che comunemente vengono assegnate al lato della centuria. Poiché queste dimensioni sono costanti, si viene alla conclusione che, in linea di massima, le strade o i corsi d'acqua che si riscontrano nelle carte topografiche, appunto perché conservano l'intervallo stabilito dalle leggi agrarie di Roma, coincidono coi *limites* romani o, almeno, si sono serviti di essi come guida.

Bisognerà, poi, prestare particolare attenzione (e questo, anzi, costituisce un nuovo interessantissimo campo di ricerche) agli spostamenti degli alvei dei fiumi e dei torrenti, che, in parecchi casi, hanno molta importanza per l'apparente irregolarità di una centuriazione, sia come causa di soppressioni di vie, sia come fattore di deviazioni.

Da questo fatto risulta chiaramente il valore che ha, nei nostri studi, l'esistenza di mappe catastali, disegni e rilievi eseguiti nei secoli scorsi, dai quali è possibile ricavare una topografia che, in certi casi, si discosta da quella odierna, mentre altre volte, coincidendo con essa, serve a comprovare l'antichità di un tracciato.

Il Rubbiani, ad esempio, ebbe la buona sorte di trovare, nelle ricerche fatte per stabilire la centuriazione della colonia di Felsina, una mappa della pianura, fatta rilevare dal Senato di Bologna e presentata dai legati pontifici nel 1742 a Benedetto XIV. Poiché in questa mappa non compaiono i lavori idraulici eseguiti nel sec. XVIII per la immissione del Reno nel Po, il Rubbiani potè ricostruire il vero aspetto della regione e, quindi, del reticolato romano, aspetto che era stato molto falsato da quei lavori.

RETICOLATO FRA LUGO E COTIGNOLA.

Così, ne' miei studi sulla centuriazione parmense, mi fu possibile trovare elementi che confermano con maggior sicurezza la identità di un'importantissima zona centuriata, per la corrispondenza di essa con il tracciato di un disegno inserito in un rogito del 1602: potei in tal modo assicurarmi che, a tanta distanza di tempo, la regione non aveva subìto gravi cambiamenti e in conseguenza dedurne con maggior probabilità che i cardini e i decumani da me riconosciuti in quella zona veramente appartenevano alla centuriazione romana.

A volte lo studio della centuriazione romana si riferisce a problemi di tutt'altra origine e indole, e serve ad illuminare e a spiegare fatti storici e geografici locali e generali.

Sarebbe, ad esempio, possibile determinare per alcuni tratti il corso del Po in epoca romana, servendoci dell'esame della centuriazione in quelle località: non possiamo, infatti, ammettere che, in epoca recente rispetto a quella in cui avvenne la centuriazione, sia passato – attraverso una regione che risulti centuriata – il letto di un fiume, nel suo lento spostamento, anche quando il fenomeno sembri provato da antiche tradizioni e anche da fonti storiche.

Questo è, appunto, il caso del Po, che, secondo alcuni studiosi, i quali appoggiano la loro teoria all'autorità di Tito Livio, avrebbe avuto nell'antichità un corso molto diverso da quello odierno, giungendo persino a lambire la via Emilia. È facile, invece, dimostrare il contrario, o almeno modificare le ipotesi troppo arrischiate, considerando la regolarità dei *limites* romani in quella zona.

Non dimentichiamo, inoltre, che il Lombardini, dai tratti ancora esistenti del reticolato romano tra il Rubicone presso Cesena e il Reno, ha potuto dedurre con sicurezza i limiti della antica palude Padusa.

Un sussidio di primo ordine per lo studio della centuriazione romana in un qualsiasi luogo è costituito dai ritrovamenti archeologici, che spesso attestano con la loro presenza in punti determinati il passaggio di *limites* romani, oppure l'esistenza in altri tempi di centri abitati, e talvolta persino indicano con evidenza il punto in cui veniva a finire un cardine o un decumano. Perciò, volendo compiere delle ricerche sulla limitazione romana di una località, è opportuno tenere esattissimo conto di tutte le scoperte archeologiche avvenute in quella zona e, coll'aiuto di esse e il riferimento alla loro ubicazione, determinare, anche sotto quel punto di vista, l'aspetto della regione. Molte volte i ritrovamenti e gli scavi si trovano perfettamente d'accordo con le norme tramandateci dagli agrimensori romani, e allora ne ricaviamo una conferma autentica per le conclusioni cui già si era giunti nello stabilire la pianta di un agro.

Naturalmente, non accade spesso di trovare un tratto di strada romana che coincida con un cardine o un decumano, ma non è difficile, invece, rinvenire lapidi sepolcrali, urne, cippi funebri, che denotano la presenza di tombe romane. In questo caso, se la località dove è avvenuto lo scavo coincide, sulla carta topografica, con la testa di un limite romano, noi possiamo con tutta sicurezza determinare il percorso di quel limite, notando la conformità del ritrovamento e dell'ubicazione di esso a quella legge per cui i sepolcri dovevano essere posti esclusivamente alla estremità dei cardini e dei decumani.

Lo studio della limitazione dei terreni in centurie, peraltro, non solo si ricollega ai più svariati problemi storici e archeologici, ma interessa anche gli studiosi di nomenclatura topografica, o meglio, li ha interessati, in quanto non entra nel programma delle attuali ricerche raccogliere, collezionare e confrontare i nomi che erano assegnati, quasi sempre con riferimento agricolo, alle centurie. Ricordo, a questo riguardo, il D'Arbois de Jubainville, il Kandler, che considerò i nomi delle centurie dell'Istria, il Rubbiani e il Ricci-Bitti, che dedicarono alcune pagine della loro opera alle denominazioni dell'agro boico e riminese.

Dopo aver messo in luce i vari, interessantissimi aspetti che presenta lo studio della centuriazione romana, non mi resta che invitare i lettori a osservare le nostre belle e fertili campagne, che già furono cagione d'orgoglio per i ricchi proprietari romani e che ora, attraverso i secoli, mantengono immutati i segni di una superba e naturale fecondità, insieme con le tracce di una civiltà e di una organizzazione saggia e previdente. Infatti, è particolarmente degno di rilievo il fatto di poter constatare nelle nostre campagne una palese conformità delle strade secondarie, dei viottoli campestri, dei filari degli olmi e dei salici alla più importante e più estesa quadratura romana; quasi fosse nell'intima natura della nostra popolazione contadina, attraverso molte generazioni succedutesi nelle varie epoche, di conservare in ogni linea l'antica regolarità della limitazione romana.

È veramente interessante il confronto tra queste regioni che, nella sistematica divisione del terreno, offrono, anche all'occhio del profano, una visione di ordine vorrei dire riposante, e quelle zone che, nell'intersecarsi confuso delle strade, dei canali, dei viottoli e delle alberature, dànno un senso di disorganicità. L'argomento meriterebbe una trattazione a parte; tuttavia, anche da questo breve accenno risulta evidente la preferenza per la più razionale divisione a linee parallele, che ripete e spesso ricalca l'antica centuriazione romana, divisione che siamo ben lieti di ammirare nella risorta campagna di Littoria e nei recenti agri colonici assegnati ai rurali nel litorale libico.

CAROLINA GRANDINETTI

IL GRUPPO DEL TOMORI, VISTO DA BERAT, SULL'OSUM.

(Fot. Sal

ITINERARI ALBANESI

IL GRUPPO DEL TOMORI

Posto proprio nel cuore dell'Albania meridionale, e delimitato *grosso modo* dalle città di Berat da O., di Gramshi ad E. e di Ciorovoda a S., il Gruppo del Tomori distende il suo asse da N.-NO. a S.-SE. per circa 40 km. Ancor meglio si può delimitare il massiccio seguendo il corso del Devoli, che, nascendo dai monti sul confine greco, raggiunge e percorre il L. Malch, prosegue poi verso O. e infine dirigendosi verso N.-O. lambisce le falde orientali del gruppo, e descrivendo una stretta curva verso SO., ne delimita l'estremità settentrionale; poi si va di nuovo allontanando dal massiccio, per dirigersi a Occidente, poco dopo essere stato raggiunto dal suo affluente Osum, il cui corso, da Ciorovoda a Berat, lambisce le basi del Tomori a Occidente.

Ai due principali fiumi, Devoli ed Osum, che circoscrivono tutto, o quasi, il massiccio, affluiscono lungo il loro percorso innumerevoli torrenti e ruscelli da entrambi i versanti del ben delimitato spartiacque della catena.

Da quasi ogni punto della pianura di Fier a cominciare da Cavaia, guardando ad Oriente, scorge il Tomori, che si distende con una bianc parete di roccia calcarea poggiante su di una bas selvosa; e sulle vette più alte si vede brillar la neve per buona parte dell'anno, dall'ottobr all'aprile.

L'escursione al Tomori da Berat present molti attraenti aspetti, e può essere compiut nella stagione estiva, in due soli giorni, con u pernottamento in alta montagna, verso i 200 metri, se sí vuole raggiungere la vetta più alt Maia Tomoriza (m. 2480). Geologicamente, i gruppo è costituito da una potente ossatura d calcari, la cui formazione si inquadra tra il Cretaceo e l'Eocene, emergente da una massa di terreni molassici ed argillosi dell'Eocene sup.-Oligocene (*Flysch*), che ne ricopre la base fin verso i 1500 metri di altezza.

La tettonica del gruppo, piuttosto complessa, è la risultante dei sollevamenti pluridirezionali

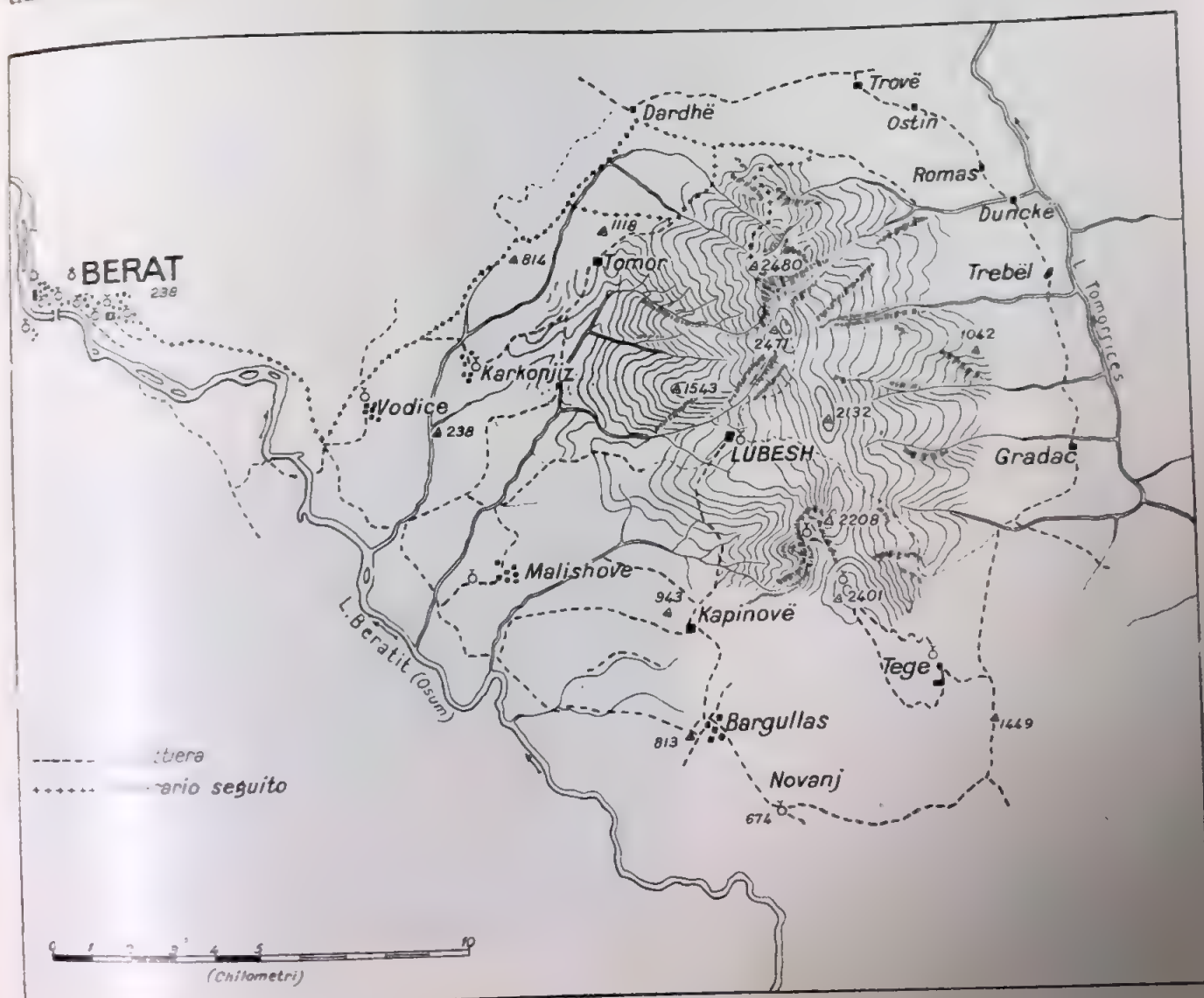
che hanno d[illegible] alla orografia albanese del Mesocenozoico l[illegible]etto attuale. Basterà qui brevemente accennare al fatto che i calcari eocenici, discordanti con i sottostanti calcari cretacei, lasciano in molti punti scoperti questi ultimi, specialmente verso la parte alta del massiccio centrale, mentre entrano in contatto con i sedimenti del *Flysch*, molto tormentati e contorti, tutto intorno al Gruppo.

Salendo il monte da Berat, per Vodicë e Dardhë (vedi cartina annessa), si percorre, fin presso quest'ultima località, un sentiero che attraversa continuamente le molasse e le arenarie dei sedimenti del *Flysch*, a dolci ondulazioni, quasi sempre ricoperti dalla macchia bassa e dal ceduo.

Fino al punto in cui vengono a contatto questi terreni e il calcare, le pendici del monte sono abbastanza popolate da piccoli villaggi sparsi, abitati quasi esclusivamente da pastori, che d'estate si spingono fin verso i 2000 metri sul monte ai pascoli freschi di montagna. Le case sono costruite a secco, con pietre tratte dagli strati di arenaria giallastra che intercalano la molassa e che non richiedono nessuno speciale trattamento.

Da Dardhe il sentiero segue ancora verso NE. la linea di contatto, lungo la quale s'incontrano numerose sorgenti – come quasi sempre avviene in simili condizioni geologiche – di acqua risorgiva dai calcari; linea che si percorre per circa due ore attraverso splendidi boschi di faggi e di pini, fino ad entrare decisamente sulla bianca roccia calcarea, che già mostra le sue imponenti pareti a picco sui prati.

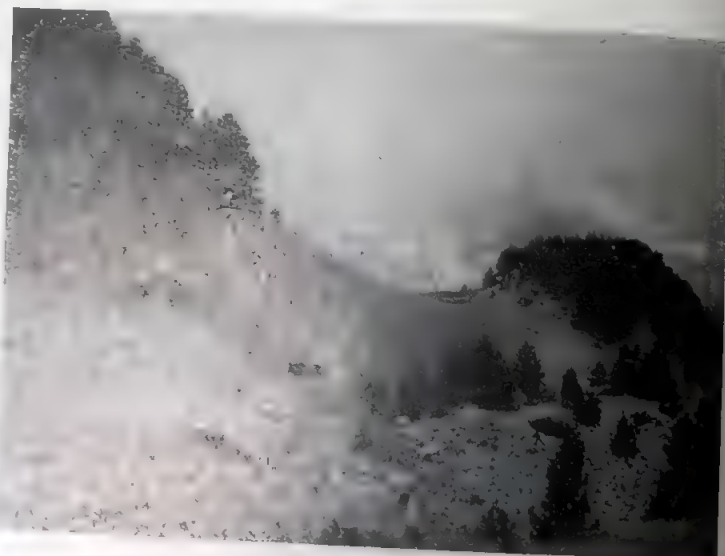
Si nota qui un nettissimo cambiamento delle caratteristiche morfologiche del monte: infatti, sinora l'aspetto del paesaggio era decisamente appenninico, mentre qui incomincia ad assumere un aspetto e caratteristiche alpine, che culminano con una piccola ma perfetta e completa valle glaciale, dal fondo ricoperto da un nevaio perenne.

Questa valle, che s'imbocca verso i 1800 metri e si dirige verso E.-NE., è delimitata da due alte pareti di roccia, e chiusa verso l'alto da un ampio circo glaciale ed in basso da piccole morene a semicerchio. Essa rappresenta, quindi, un fenomeno completo di grande importanza anche per chi non sia esperto in geologia. Per salire alla vetta, che si trova dietro l'estremità occidentale del circo, bisogna percorrere tutta la valle per un sentiero a mezza costa, che corre lungo il fianco orientale, gira, quindi, il margine del semicerchio che costituisce il circo, uscendone definitivamente poco prima di percorrere un

IL NEVAIO PERENNE CHE OCCUPA TUTTORA IL FONDO DELLA VALLE PRODOTTA DAL GHIACCIAIO FRA AMPIE PARETI DI ROCCIA. *(Fot. dell'A.)*

tratto scoperto sul crinale dello spartiacque, che porta in breve sulla vetta maggiore. Lungo tutto il cammino che si percorre a valle, mentre il sentiero che sale a mezza costa prende rapidamente quota fino ad uscire dal circo, si segue dall'alto il nevaio di fondo, residuo di più vasti e complessi fenomeni, che hanno dato a questa parte del monte l'aspetto attuale. Il glacialismo che caratterizza questa regione va ascritto molto probabilmente all'ultimo periodo glaciale (il periodo *Würm*, secondo la suddivisione di Penck), e cioè corrisponde all'ultima espansione dei ghiacci alpini.

A mezzogiorno della vetta minore (2396 m.) si scorge un vertice circa 50 metri più basso, su cui è edificato un piccolo eremitaggio islamico (*tekè*) di Behtashi, abitato in determinati periodi dell'anno. I tre vegliardi che attualmente trascorrono il loro periodo di preghiere lassù dormono in una grotta scavata nel monte proprio sotto la *tekè* e trascorrono il loro tempo in meditazione. Sono molto ospitali e gentili, com'è nella tradizione propria dell'Oriente.

La « tekè » del Tomori è meta di un pellegrinaggio che si compie in agosto (1), quando i fedeli vi si recano da molti luoghi del mezzogionro. Ma molto più importante è il convento di Lubesh, posto più a N., sotto la vetta maggiore, settentrionale, dove vivono in permanenza un certo numero di Behtashi e dove spesso si recano i pellegrini spe-

(1) Più precisamente il 25 di agosto. Grande è la folla di musulmani che vi si recano in pellegrinaggio, perché si vuole che, in quel giorno, lo spirito di Abbas Alì ritorni sul Tomori dall'Olimpo, ove se ne andò dopo aver liberato dai barbari la regione di Berat. Abbas Alì era venuto dall'Arabia in Albania insieme a un fratello più giovane, che invece si era fermato a Berat, assumendo la difesa della città. La leggenda non accenna al tempo in cui arrivarono i due fratelli, intorno ai quali la fantasia popolare ha creato questa aureola di santità e di eroismo. Certo è che il giuramento fatto in nome del Tomori aveva, ed ha ancora, un grandissimo valore per gli abitanti della regione.

... VALLE GLACIALE VERSO NORD. *(Fot. Petrassi)*

cialmente da Berat e da tutti i paesi delle falde del Tomori.

Dalla vetta maggiore, Maia Tomo[illegible] (m. 2418) si scorge un panorama straordinariamente vasto, e verso occidente, nei giorni sereni, la striscia azzurra del lontano Adriatico. Il paesaggio che si offre allo sguardo è, però, molto basso e un po' piatto, se si eccettua il gruppo di monti verso E., formato dal Komjani, il Lukovës, il Lisecit, ecc., tutte vette tra i 1800 e i 2000 m., che precludono lo sguardo verso i Kamia e i Mokri, le regioni intorno al lago di Ocrida, al confine iugoslavo.

Verso settentrione, lo sguardo può spingersi fino al Kraba, a N. di Elbasan, mentre a ponente e a mezzogiorno (dove in fondo si vedono i monti Nemercka) appare un paesaggio piuttosto collinoso e molto più basso, risultante da un insieme di basse colline che vanno ad innestarsi nelle valli del Devoli, del Semeni, della Voiussa, fino a scomparire nella piana di Fieri.

Il Tomori rappresenta, quindi, un punto panoramico molto interessante, perché emerge da un paesaggio collinoso, come un dosso massiccio, fino a raggiungere quasi i 2500 metri, una delle maggiori altezze dell'Albania meridionale. È il monte più vicino al cuore degli Albanesi, i quali vi connettono molte leggende e tradizioni, che sarebbe interessante approfondire. La gente che ne popola le pendici è molto semplice ed ospitale: al nostro passaggio abbiamo incontrato ovunque una illimitata cortesia.

LA PARETE CHE DELIMITA IL CIRCO GLACIALE ALLA TESTATA DELLA VALLE. IN BASSO, A SINISTRA, SI VEDE L'INIZIO DEL NEVAIO. *(Fot. dell'A.)*

ZONA [illegible]IO TRA IL «FLYSCH» ARENACEO E IL CALCARE EOCENICO.

Le migrazioni periodiche si svolgono, in questa regione, inversamente a quelle dei nostri Abruzzi verso la Puglia. Da noi, infatti, i pastori abitano in montagna e svernano in pianura: qui, le sedi fisse sono in basso, e vi si trascorre l'inverno; mentre d'estate gli uomini si trasferiscono temporaneamente in montagna con le mandrie, e le donne restano a valle per la mietitura e la molitura. La vita dei montanari è piuttosto primitiva: esercitano

PANORAMA DELLA FORCELLA COME SI PRESENTA ALLA SOMMITÀ DEL CIRCO GLACIALE. *(Fot. dell'A.)*

anche una rudimentale industria dei formaggi salati, che nei dintorni sono assai ricercati e che giungono fino ai mercati di Berat.

Se consideriamo il territorio dal punto di vista agricolo, notiamo che i campi di grano e di mais, sul versante occidentale, raggiungono i mille metri, e talvolta altezze anche maggiori; ma le condizioni del terreno, prevalentemente sabbioso-arenaceo, non si prestano molto facilmente alle diverse colture agricole e spesso richiedono lavori di riporto, data la facilità con cui vanno soggetti a franamenti durante il periodo dello sgelo.

Fra i pastori, quasi tutti di tipo slavo, non è difficile incontrare alloctoni di origine roma-na, in cui il tipo latino ritorna dopo un giro di secoli, verso quel mare da cui pervenne; non è infrequente l'incontro di qualche tipo alpino, con caratteri inconfondibili e assai ben conservati, come facilmente avviene nelle popolazioni che vivono in sedi stabili e al di fuori dalle grandi correnti.

Propria del luogo la flora di montagna, che passa dalla macchia bassa di tipo appenninico e giunge fino al faggio e al pino, gradatamente salendo ai prato di alta montagna; mentre sul calcare, dai duemila metri in su, vegetano numerose sassifraghe, genziane e genzianelle, e non è improbabile che vi si possa incontrare anche qualche esemplare di stelle alpine, per lo meno affine alle nostre specie appenniniche della Maiella e del Gran Sasso.

Il monte è, quindi, situato sul limitare dell'Oriente, e può esser considerato una delle sentinelle avanzate dell'Occidente. Per la sua via si avvicendarono attraverso i tempi molte e diverse migrazioni e spostamenti etnici difficili a rintracciare nel corso dei secoli oscuri, ma che rientrano nel quadro di quei movimenti di popolazioni che hanno contribuito a dare all'Albania il suo aspetto attuale.

GIOVANNI FLORES

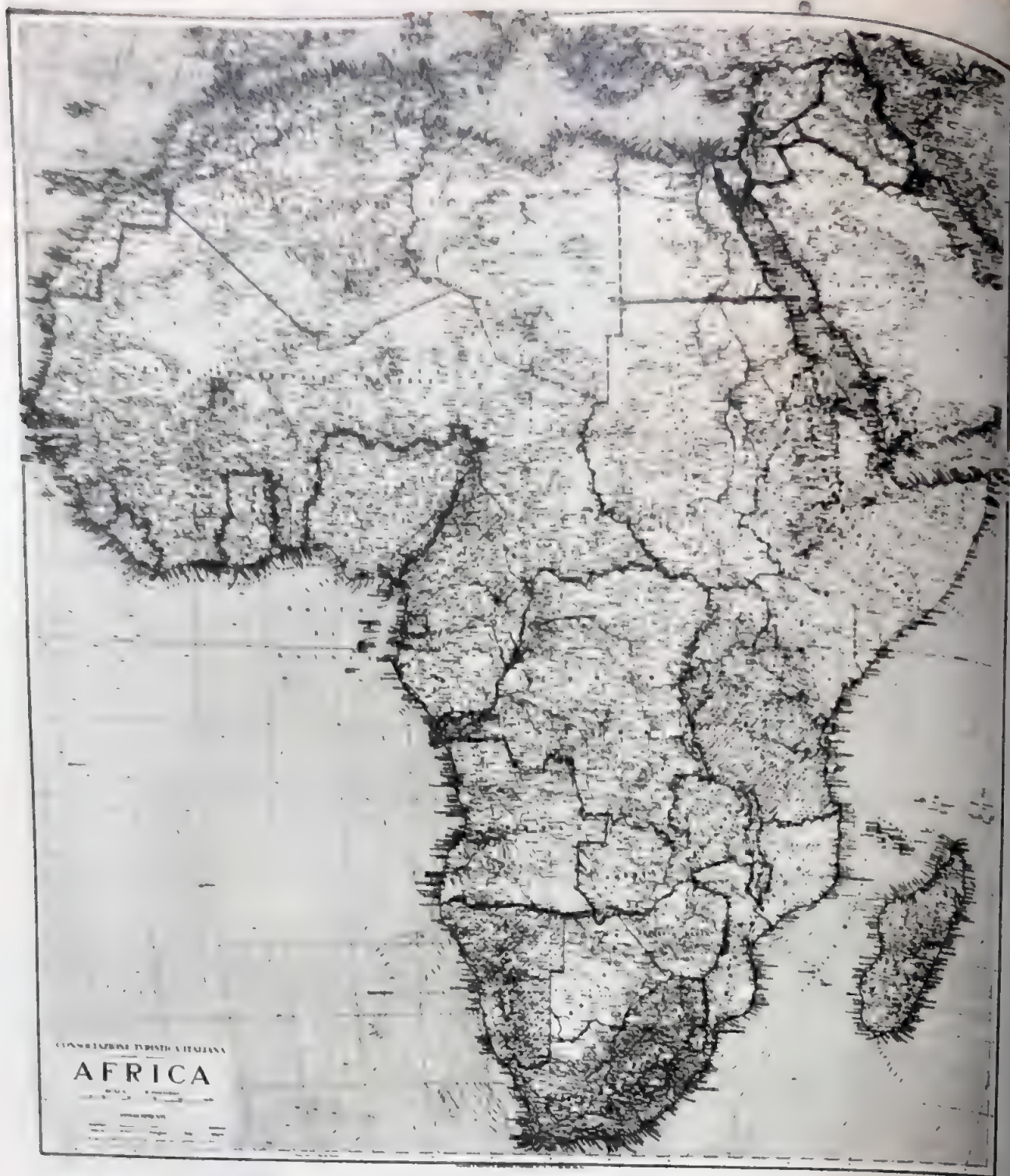
ERE[illegible] SITUATO SU UNA DELLE VETTE. *(Fot. Petrassi)*

IN MARGINE AL NOSTRO PROGRAMMA PER IL 1941

LA CARTA DELL'AFRICA

Si può affermare che il grande urto che squassa l'umanità, pur avendo per scenario il mondo, appare oggi precipuamente circoscritto fra il Mare del Nord e il Mediterraneo. La firma del Patto tripartito fra Italia, Giappone e Germania e il recente storico incontro del Brennero – astraendo dai problemi contingenti e dalle decisioni immediate – hanno avuto per risultato il rinsaldarsi, nell'opinione pubblica dei cinque Continenti, del convincimento che il mondo intero sarà sistemato su nuove basi politiche, sociali, morali ed economiche.

Ma, ripetiamo, il Mare del Nord per i Germanici e il Mediterraneo per noi restano, almeno per ora, i due principali campi della lotta implacabile che l'Asse ha imposto alla Gran Bretagna.

Per noi, che miriamo anzitutto a liberare le vitali vie del Mediterraneo dal prepotente controllo inglese, la guerra continua in Africa, dall'Egitto al Chenia, al Sudan anglo-egiziano. Le nostre valorose truppe – ormai saldamente attestate a Sidi-el-Barrani, a Buna, a Cassala, nell'intera Somalia ex-britannica, da Zeila a Berbera – si preparano a nuove conquiste e fors'anche, quando queste nostre parole usciranno in luce, il Tricolore sventolerà oltre le mète finora raggiunte. L'Africa è per l'Italia uno «spazio vitale»; per l'Italia e per le Nazioni europee che hanno i titoli storici per esigere un'equa sistemazione in quell'immenso serbatoio di materie prime. Già si è dato un nome nuovo – Eurafrica – al nuovo sistema politico che risulterà dall'unione economica dell'Europa e dell'Africa e sul quale la sovranità spirituale spetterà, di diritto, all'Asse, perché avrà esso

LA NUOVA GRANDE E AGGIORNATISSIMA « CARTA DELL'AFRICA » ALLA SCALA 1 : 8.000.000 MISURA CM. 100 × 110 ED È FINEMENTE IMPRESSA A 8 COLORI. ESSA COSTITUISCE IL « PREMIO A SCELTA » N. 9.

preparato, con le sue Rivoluzioni e con le sue Vittorie, il nuovo ordinamento mondiale.

Per il nostro Paese, la conquista dei gangli vitali dell'Impero Britannico sul confine cirenaico, sui porti ingiustamente dominati da esso in Egitto e nella Palestina, nel Sudan, nel Chenia, nella Somalia, ha un'importanza che trascende i limiti di una delle solite guerre coloniali.

« Bisognerà — ha detto infatti Mussolini nel maggio dell'anno IV — che anche questa giovane Italia si faccia un po' di posto nel mondo ». Vero è che (intuendo come « la grande Italia di domani », quale egli auspicava fin dal gennaio 1933 nel memorabile discorso alle Medaglie d'Oro, sarebbe stata in ogni modo osteggiata dai popoli in declino) profeticamente aggiungeva: « Credo che bisognerebbe essere abbastanza intelligenti per farlo in tempo e con buona grazia; perché questo veramente è il modo di tutelare la pace, di fare la pace giusta e duratura, come si legge nei vangeli, ormai molto vecchi, del tempo wilsoniano ».

E nella II Assemblea Quinquennale del Regime, il 18 marzo 1934, indicava come obiettivi storici « la collaborazione fra l'Italia e le genti dell'Africa, fra l'Italia e le nazioni dell'Oriente immediato e mediato », e di questi obiettivi così enunciava le ragioni: « L'Italia può far questo: il suo posto nel Mediterraneo, mare che sta superando la sua funzione storica di collegamento fra l'Oriente e l'Occidente, le dà questo diritto e le impone questo dovere ».

Del resto, si può affermare che la guerra attuale

STRALCIO (IN RIDUZIONE) DELLA « CARTA DELL'AFRICA », COL TEATRO DELLA NOSTRA GUERRA IN EGITTO. IL PERCORSO TERRESTRE DA BARDIA A SIDI-EL-BARRANI È DI KM. 75; DA QUI A MARSA MATRUH, DI KM. 130; DA MARSA MATRUH AD ALESSANDRIA, KM. 165.

è incominciata nell'ottobre del 1935, quando il nostro destino imperiale si proiettò violentemente nel Mediterraneo e in Africa. Allora Mussolini, solo, dischiuse il grande varco per cui doveva passare tutto il nuovo mondo che egli aveva preconizzato, favorito, suscitato.

E questa guerra, non v'ha dubbio, è « la vendetta dei templi crollati », nonostante che l'Italia e la Germania, dal '35 ad oggi, abbiano fatto tutto il possibile perché la campagna d'Etiopia prima, e poi l'urto armato, mediterraneo ed atlantico, delle giovani forze di Spagna, d'Italia e di Germania contro la massiccia opposizione della plutocrazia massonica e giudaica, non assumessero « il carattere e la portata di un conflitto europeo ».

Oggi – dopo un quinquennio sovraccarico di destino – alla stregua degli avvenimenti formidabili che si sono svolti e che stanno compiendosi sotto i nostri occhi attoniti, possiamo affermare che la decisione del 2 ottobre dell'Anno XIII provocò quel mutamento delle carte « non soltanto d'Europa, ma dei Continenti », che Mussolini doveva, qualche anno dopo, prevedere.

Alla carta dell'Africa, dunque, ci sospinge la quotidiana lettura dei nostri bollettini di guerra. Ogni giorno nuovi nomi di località settentrionali od orientali di quel Continente ci dicono le tappe delle nostre metodiche avanzate. Ed appunto perché gli Italiani possano seguire con diligenza i progressi dei fratelli che in quelle terre combattono

STRALCIO DELLA « CARTA DELL'AFRICA » COL SETTORE DELLE NOSTRE PRIME VITTORIOSE AZIONI NEL SUDAN ANGLO-EGIZIANO, AL CONFINE ERITREO.

*e vincono, la C.T.I., ansiosa di adeguare la sua alacre attività alle esigenze dell'ora che volge, pubblica una grande ed aggiornatissima carta dell'Africa. Essa deriva da molte tavole dell'*Atlante Internazionale, *opportunamente ingrandite per rendere agevole la lettura e la percezione dei numerosissimi particolari. Basterebbe questa sua origine a dare l'esatta misura della ricchezza e completezza dei dati, nonché della finezza di esecuzione che caratterizzano il nuovo saggio cartografico. Ma esso riuscirà ancor più gradito al pubblico perché, oltre al Continente Nero, rappresenta quei Paesi del vicino Oriente (Siria, Palestina, Transgiordania, Arabia Saudiana, Iemen, Iraq e parte della Persia) che, nei giorni che volgono, hanno assunto per noi una grandissima importanza.*

I vari Paesi sono indicati nella Carta a mezzo di colorazioni ben distinte, che fanno risaltare con evidenza i diversi Stati indipendenti, i Possedimenti italiani, francesi, inglesi, belgi, spagnoli e portoghesi. Sono anche messe in rilievo, mediante fasce nella colorazione propria dei Paesi occupanti – Inghilterra, Francia e Belgio – le Colonie tedesche anteriori al trattato di Versailles.

Questa « Carta dell'Africa » è destinata ai Soci della C.T.I. e costituisce uno dei cospicui premi a scelta – il Premio N. 9 – che il Sodalizio mette a disposizione sia dei Vitalizi a quota 350, sia di coloro i quali si inscrivono come nuovi Soci annuali o che rinnovano la associazione per il 1941.

Ma la Carta dell'Africa *non è che uno dei 25 premi a scelta: a tutti indistintamente i nostri Soci – a partire dal 15 gennaio 1941 – verrà altresì inviato in dono il volume* Roma I *della collezione « Attraverso l'Italia ».*

Pur avendo già illustrato diffusamente quest'opera nello scorso numero, non esistiamo a richiamare di nuovo l'attenzione sulla sua importanza, culturale e materiale: si tratta di 240 pagine in grande formato, con circa 450 belle illustrazioni e 4 finissime tricromie fuori testo.

A questo volume ne seguirà un secondo, Roma II, *già in corso di esecuzione e destinato in premio ai Soci del 1942.*

Come abbiamo annunziato, andando incontro al giusto desiderio di quelli fra i Soci, e saranno la maggioranza, che desiderassero venire sollecitamente in possesso dell'opera completa, ci siamo messi in grado di poter distribuire nel 1941, a cominciare dal maggio, anche il volume Roma II. *Infatti, esso verrà spedito, tenendo conto dell'ordine di versamento delle quote, a tutti i Soci annuali che alla quota del 1941 aggiungeranno fin d'ora quella relativa al 1942 (L. 22,70; Estero L. 32,70) e a tutti quei Vitalizi che ottempereranno alle disposizioni che verranno ad essi specificate con apposita circolare.*

Ci sia poi consentito insistere sull'opportunità che i vecchi e i nuovi abbonati a Le Vie d'Italia *aggiungano alla quota sociale il prezzo d'abbonamento alla Rivista per il 1941, prezzo rimasto invariato in L. 23 (Estero L. 41), beninteso qualora la rimessa ci venga fatta entro il 15 novembre p. v., poiché, dopo tale data, aumenta a L. 26 (Estero L. 46).*

Gli abbonati alla Rivista ufficiale della C.T.I., oltre al vantaggio di essere fra i primi a ricevere la stupenda monografia illustrata Roma I, *si procu-*

CARTE:

Premio N. 1 – Fogli 3, 6, 9, 12-14 della *Carta d'Italia* al 200.000.
Premio N. 2 – Fogli 1, 4, 7, 10 della *Carta d'Italia* al 200.000.
Premio N. 3 – Fogli 2, 5, 8, 11 della *Carta d'Italia* al 200.000.
Premio N. 4 – *Carta del Mediterraneo* al 3.000.000 (formato cm. 100 × 140).
Premio N. 5 – *Carta « Dal Mare del Nord al Mediterraneo »* al 1.500.000 (formato cm. 100 × 140).
Premio N. 6 – *Carta dell'Europa Settentrionale* al 3.000.000 (formato cm. 100 × 140).
Premio N. 7 – *Carta della Tunisia* al 500.000 (formato cm. 100 × 140. È in preparazione e la sua spedizione potrà aver inizio dal novembre 1940).
Premio N. 8 – *Planisfero politico* al 25.000.000 (formato cm. 135 × 80).
Premio N. 9 – *Carta dell'Africa* all'8.000.000 (formato cm. 100 × 110).

GUIDA DEI CAMPI DI BATTAGLIA:

Premio N. 10 – Vol. V: *Il Piave e il Montello.*
Vol. VI: *I Soldati italiani in Francia.*
Premio N. 11 – Introduzione: *La nostra Guerra.*
Vol. IV: *Il Medio e il Basso Isonzo.*
Premio N. 12 – Vol. I: *Il Trentino, il Pasubio; gli Altipiani.*
Vol. II: *Il Monte Grappa.*
Premio N. 13 – Vol. III: *Il Cadore, la Carnia, l'Alto Isonzo.*

GUIDA BREVE D'ITALIA:

Premio N. 14 – Vol. I: *Italia Settentrionale.*
Premio N. 15 – Vol. II: *Roma e l'Italia Centrale.*
Premio N. 16 – Vol. III: *Italia Meridionale e Insulare - Libia.*

MONOGRAFIE ILLUSTRATE "ATTRAVERSO L'ITALIA":

Premio N. 17 – *Piemonte.*
Premio N. 18 – *Lombardia I (Provincie di Milano, Como, Pavia, Varese).*
Premio N. 19 – *Lombardia II (Provincie di Bergamo, Brescia, Cremona, Mantova, Sondrio).*
Premio N. 20 – *Sicilia.*
Premio N. 21 – *Toscana I (Provincie di Firenze e Pistoia).*
Premio N. 22 – *Toscana II (Provincie di Arezzo, Apuania, Grosseto, Livorno, Lucca, Pisa, Siena).*
Premio N. 23 – *Campania.*
Premio N. 24 – *Puglia, Lucania, Calabria.*

ANNUARIO GENERALE DELLA C. T. I.

Premio N. 25 – *Annuario* 1938-XVI (tiratura supplem. aggiornata al luglio 1940-XVIII).

ELENCO DEI 25 IMPORTANTI « PREMI A SCELTA » PER IL 1941: CARTE DI RECENTISSIMA EDIZIONE, GUIDE, MONOGRAFIE ILLUSTRATE, L'ULTIMA EDIZIONE DEL NOSTRO ANNUARIO; COME IL SOCIO PUÒ VEDERE, SI TRATTA DI OPERE TUTTE PREGEVOLISSIME.

rano la possibilità di ricevere mensilmente un fascicolo di una rivista che è ormai una guida autorevole, sicura e aggiornatissima a comprendere e valutare gli avvenimenti in corso che si fanno storia, e a conoscere in ogni suo aspetto questo nostro Paese, cui si apre un domani di potenza e di gloria.

Tutti i Soci vitalizi, come abbiamo già detto, riceveranno in dono nel prossimo anno il volume Roma I *e, se avranno rinnovato l'abbonamento a* Le Vie d'Italia *entro il 15 novembre p. v., saranno fra i primi a ricevere la superba monografia.*

Ai soli Vitalizi a quota 350, come già nel 1940, è riservato il diritto al premio a scelta. Inviando L. 10, lo potranno richiedere anche quelli inscritti anteriormente al 1° giugno 1938 e che nel frattempo non hanno ancora integrato la vecchia quota fino all'attuale importo di L. 350. *Inoltre, a tutti i Vitalizi, vecchi e nuovi, è concessa, fino al 31 dicembre, la facoltà di acquistare, al prezzo specialissimo di L. 10, una copia – ma non più di una copia – di ciascuna delle pubblicazioni elencate fra i premi a scelta.*

Più volte abbiamo accennato alla data del 15 novembre, stabilita dallo Statuto per il rinnovo della quota sociale. Rispettarla vuol dire agevolare enormemente il lavoro amministrativo ai nostri uffici e dar prova palese di fedeltà all'Istituzione.

Inviateci, dunque, oggi stesso, *a mezzo dell'unito modulo di conto corrente postale, l'importo*

QUOTE DI ASSOCIAZIONE ALLA C. T. I. PER IL 1941

	Italia, Imp., Alb. e Col.		Estero
Annuale	L. 22.70	più L. 2 per tassa d'iscriz.	L. 32.70
Quinquennale	» 112.50		» 163.50
Vitalizio rateale 1ª rata (1)	» 40.—		» 50.—
Vitalizio	» 357.—		» 510.—
Fondatore della Sede	» 460.—		» 612.—

(1) Più 11 successive rate mensili di L. 29 (Estero L. 42), da versarsi entro un anno dalla prima.

della quota e l'abbonamento a Le Vie d'Italia. *Fatelo oggi, per non essere facili vittime di un'involontaria dimenticanza.*

È nel proprio interesse – non ci stancheremo mai di ripeterlo – che il Socio deve contribuire a mantener salda ed efficiente la compagine del Sodalizio; non solo nel proprio interesse morale, come Italiano che si onora di appartenere ad un'Istituzione le cui finalità sono tutte protese a servire i più alti interessi della Patria, a farla conoscere nel suo presente e nel suo passato, nella sua conformazione fisica e spirituale, nelle conquiste del suo genio e nel suo incomparabile apporto alla Civiltà universale; ma anche nel proprio interesse materiale, in quanto che, moltiplicandosi le possibilità di azione del Sodalizio, maggiore è la somma di benefici che il Socio stesso ne potrà ricevere. Attenti, dunque, al 15 novembre!

NOTE IMPORTANTI

Riassumendo in una serie di « note » quanto abbiamo detto più sopra, il Socio annuale che desidera ricevere entro il 1941, oltre alla monografia *Roma I* (dono per il 1941) anche la monografia *Roma II* (dono per il 1942) deve versare entro il 15 novembre p. v. le quote sociali del 1941 e del 1942: L. 45,40 (Estero L. 65,40). Se invece egli intende rinnovare anche l'abbonamento a « Le Vie d'Italia » per il biennio 1941-1942 verserà L. 91,40 (Estero L. 147,40). Se preferisce l'invio dei doni 1941 e 1942 in piego raccomandato invierà in più L. 6,— (Estero L. 12,—).

Per mettersi in regola con la sola quota sociale per il 1941 il Socio annuale deve versare, entro il 15 novembre p. v., L. 22,70 (Estero L. 32,70); se oltre la quota sociale desidera rinnovare l'abbonamento alla Rivista « Le Vie d'Italia », L. 45,70 (Estero L. 73,70); per l'invio raccomandato delle pubblicazioni in dono aggiunga L. 3 (Estero L. 6).

Il volume *Roma I* sarà distribuito a partire dal 15 gennaio 1941, in ragione di circa 8000 esemplari al giorno: si presume, quindi, che entro il 30 aprile tutti i Soci ne saranno in possesso. *Gli abbonati a « Le Vie d'Italia » avranno la precedenza nell'ordine di spedizione.*

I 25 « premi a scelta » del 1941 sono tutti pronti e a disposizione per essere spediti ai Soci annuali all'atto in cui rinnoveranno l'associazione. La scelta del premio deve esserci comunicata con lo stesso documento che serve a trasmettere la quota: il Socio potrà limitarsi ad aggiungere le seguenti parole: « PREMIO N.....». Ai Soci che non preciseranno il premio prescelto, invieremo d'ufficio i fogli 3, 6, 9, 12-14 della « Carta d'Italia al 200.000 ».

Ai Soci annuali che pagano anticipatamente anche la quota del 1942 verrà spedito, in maggio 1941, il volume *Roma II*. I « premi a scelta » del 1942 saranno pronti, invece, solamente nell'ottobre 1941 e la scelta dovrà esserci comunicata fra l'ottobre e il dicembre, dopo cioè che sarà stato pubblicato il programma per il 1942.

I Soci che verseranno la quota entro il 15 novembre p. v., oltre alla pubblicazione in dono e al « premio a scelta », avranno parimenti diritto di acquistare una copia — ma non più di una — di ciascuno degli altri 24 premi, versando, contemporaneamente alla quota 1941, L. 10 per ciascun premio in più richiesto. (Per l'Estero aggiungere l'importo delle spese di spedizione: L. 2 in più per ognuno dei premi dal n. 1 al n. 16; L. 6.50 per ogni premio dal n. 17 al n. 25).

ABBONAMENTI ALLE RIVISTE DELLA C.T.I. PER IL 1941

	Italia, Imp., Alb. e Col.	Estero
"Le Vie d'Italia"	L. 26.— (1)	L. 46.— (1)
"Le Vie del Mondo"	» 51.50	» 76.50
"Le Vie d'Italia" e "Le Vie del Mondo" (abbon. cumul.)	» 75.— (2)	» 114.— (2)
"L'Albergo in Italia"	» 16.—	» 26.—
"Le Strade"	» 16.— (3)	» 26.—

(1) Ridotto a L. 23 (Estero L. 41) se trasmesso entro il 15 novembre 1940.
(2) Ridotto a L. 72 (Estero L. 110) se trasmesso entro il 15 novembre 1940.
(3) Ridotto a L. 13 per i Funzionari degli Uffici Tecnici Stradali.

Oltre ai primi 12 fogli della « Carta d'Italia » al 200.000 (premi n. 1, 2 e 3), la C. T. I. ha incluso nei premi a scelta per il 1941 altre 6 carte (premi n. 4, 5, 6, 7, 8 e 9) che offrono ai Soci il mezzo di seguire gli avvenimenti bellici in corso, la posizione e i movimenti degli eserciti e delle flotte aeree e navali, l'influenza reciproca dei vari elementi geografici, gli spostamenti di confine: in una parola, il progressivo sorgere del nuovo assetto mondiale vaticinato dal Duce.

PREMIO N. 6

PREMIO N. 5

PREMIO N. 4

PREMIO N. 7

PREMIO N. 8

PREMIO N. 2 PREMIO N. 3

Nel 1939 vennero offerti ai Soci i fogli 1, 4, 7 e 10; nel 1940, i fogli 2, 5, 8 e 11; nel 1941 si offrono i fogli 3, 6, 9 e 12-14.

PREMIO N. 1

Sconti ai Soci della C. T. I. per l'abbonamento a Giornali e Riviste [1]

QUOTIDIANI

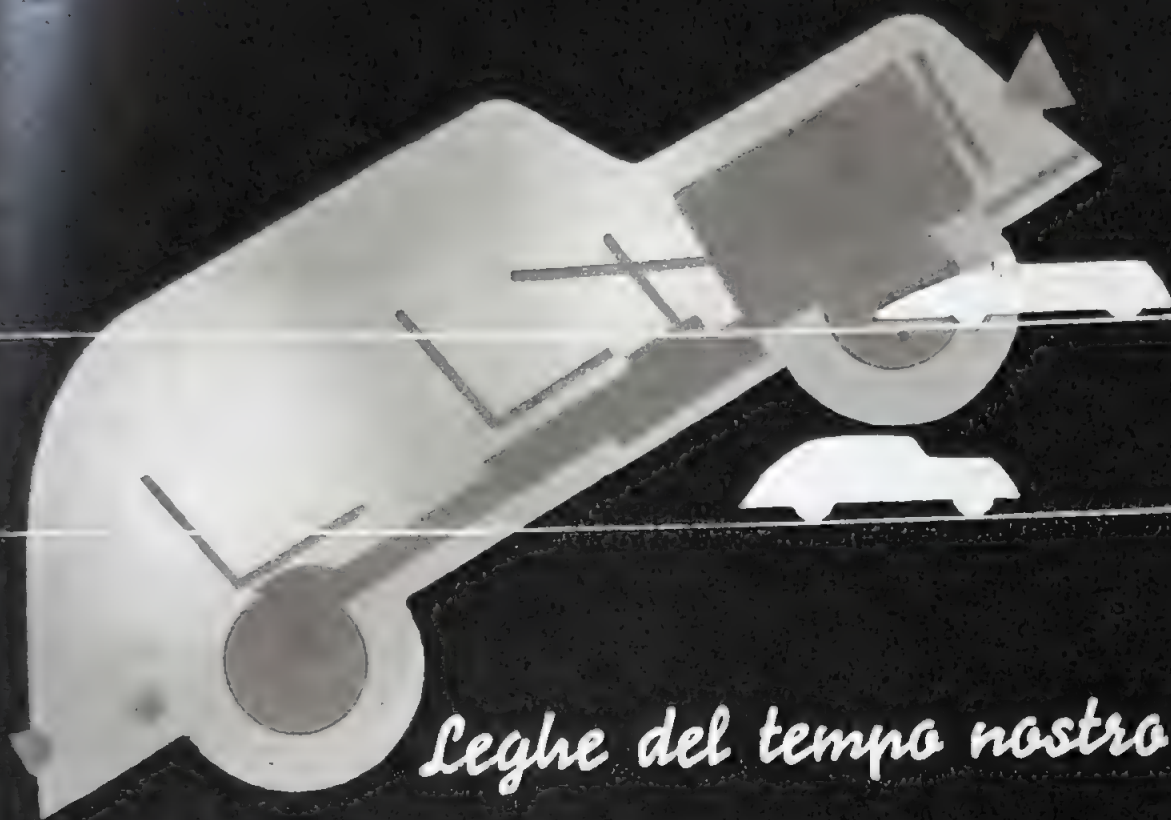
	Prezzo norm. d'abb.	Sconto per i Soci %	Prezzo per i Soci
MILANO:			
La Gazzetta dello Sport, via Galileo Galilei, 7 . . . . L.	75 —	5	71 25
TRIESTE:			
Il Piccolo, via Silvio Pellico, 6 .	75 —	10	67 50
Il Piccolo della Sera, idem . . .	75 —	10	67 50
Le Ultime Notizie, idem	75 —	10	67 50

PERIODICI

	Prezzo norm. d'abb.	Sconto per i Soci %	Prezzo per i Soci
BIVIO CUMIANA (Torino):			
Rivista di Agricoltura	25 —	15	21 25
CASALE MONFERRATO:			
Italia Vinicola e Agraria	25 —	10	22 50
FIRENZE:			
L'Universo (Istituto Geografico Militare), via C. Battisti, 8 . .	50 —	20	40 —
Il Progresso Vinicolo ed Oleario, via delle Farine, 2 p.p.	20 —	20	16 —
Bollettino Giornaliero della Vendemmia, idem	60 —	20	48 —
GENOVA:			
Lo Scolaro, vico S. Matteo, 12 .	16 30	10	14 70
Rivista Filatelica d'Italia, via XX Settembre, 139	12 50	20	10 —
I Francobolli d'Italia, idem . . .	25 —	10	22 50
GLENO (Trento):			
Archivio per l'Alto Adige	60 —	25	45 —
MILANO:			
Mani di Fata, via C. del Fante, 14	12 50	8	11 50
La Donna - La Casa - Il Bambino, idem	13 50	8	12 45
Piccola Fata, idem	19 —	8	17 50
Eleganza e Novità, idem	28 50	8	26 25
Emporio di Ricamo e Maglieria, id.	10 50	8	9 65
Il Corriere delle Maestre, via Stelvio, 22	33 50	10	30 15
La Voce delle Maestre d'Asilo, idem	24 —	10	21 60
Gazzetta della Domenica, via Galileo Galilei, 7	12 —	5	11 40
La Maglieria, via Hayez, 5 . . .	50 —	10	45 —
Tessabit, idem	25 —	10	22 50
Mode Nuove, idem	25 —	10	22 50
Bambini, idem	9 —	10	8 10
Tinctoria, idem	50 —	10	45 —
Moda Italiana, idem	10 —	10	9 —
Textilia, idem	50 —	10	45 —
Vernici, idem	50 —	10	45 —
Saponi, idem	40 —	10	36 —
Commercio Chimico, idem. . . .	30 —	10	27 —
Bertoldo (Edit. Rizzoli & C., piazza C. Erba, 6)	24 —	5	22 80
La Donna, idem	60 —	5	57 —
Novella, idem	27 —	5	25 65
Cinema, idem	50 —	5	47 50
Oggi, idem	65 —	5	6[illegible] 75
Annabella, idem	27 —	5	25 65
Scenario, idem	35 —	5	33 25
Marc'Aurelio, idem.	40 —	5	3[illegible] —
Cine Illustrato, idem	27 —	5	25 65

PERIODICI

	Prezzo norm. d'abb.	Sconto per i Soci %	Prezzo per i Soci
MILANO:			
Illustrazione Coloniale, viale S. Michele del Carso, 10 . . . . . L.	50 —	20	40 —
Il Ricamo (Casa Editrice Sonzogno, via Pasquirolo, 14) . . .	19 —	5	18 05
Romantica Economica, idem . . .	38 —	5	36 10
Il Romanzo d'Avventure, idem. .	13 50	5	12 85
La Novità, idem	36 —	5	34 20
La Biancheria Elegante, idem . .	30 —	5	28 50
La Moda dei Bambini, idem. . .	30 —	5	28 50
Gran Moda, idem	15 50	5	14 75
Romanziere Illustrato, idem . . .	31 —	5	29 45
Ultima Voga, idem.	10 —	5	9 50
NAPOLI:			
Rivista di Studi Pompeiani, Regia Università	25 —	10	22 50
PERUGIA:			
Corriere dei Ceramisti, via Mazzini, 6	36 —	15	30 60
PISTOIA:			
Il Commercio Pistoiese, piazza San Lorenzo, 6	10 —	20	8 —
ROMA:			
Echi e Commenti, via Po, 58 . .	250 —	10	225 —
Rivista Marittima, Ministero della Marina	50 —	15	42 50
Rivista di Cultura Marinara, idem	18 —	15	15 30
L'Italia che scrive, via delle Tre Cannelle, 1 *b*	25 —	14	21 50
Rivista di Politica Economica, piazza Venezia, 5	50 —	10	45 —
Bollettino di Notizie Economiche, idem	50 —	10	45 —
L'Organizzazione Industriale, id. .	35 —	10	31 50
Rassegna dell'Usila, idem	10 —	10	9 —
L'Assistenza Sociale nell'Industria, idem	20 —	10	18 —
Massimario di Giurisprudenza del Lavoro, idem	40 —	10	36 —
Proprietà Edilizia, idem.	15 —	10	13 50
Nuova Antologia, via del Collegio Romano, 10	100 —	10	90 —
L'Azione Coloniale, via Regina Elena, 86	20 —	10	18 —
Giovanissima, via Monte del Gallo, 26.	60 —	10	54 —
Supremazia, via Oslavia, 37 . . .	10 —	50	5 —
Cerevisia, via A. Bosio, 2	45 —	15	38 25
Lumen, via Napoli 51	30 —	10	27 —
L'Italia d'Oltremare, corso Umberto I, 300	54 —	15	46 —
Il Giornalismo, v. M. Clementi, 70	60 —	5	57 —
Il Giornale dei Ragazzi, idem . .	16 —	5	15 20
Scuola Littoria, idem	35 —	5	33 25
La Critica, via Cavour, 185 . . .	50 30	10	45 30
TORINO:			
Radiocorriere, via Arsenale, 21 (per gli abbonati alle Radioaudizioni)	27 —	5	25 65
Gymnasium (Soc. Ed. Internazionale, c. Reg. Margherita, 176)	15 —	15	12 75
Convivium, idem	40 —	15	34 —

(1) Nell'inviare l'importo alle rispettive Amministrazioni bisogna menzionare la qualità di Socio della "Consociazione Turistica Italiana", indicando il numero della Tessera.

TURISMO

Accelerazione dei lavori per la nuova stazione di Roma.

Proseguono con ritmo sempre più accelerato i lavori per la costruzione della grandiosa stazione ferroviaria di Roma. Si è provveduto alla rimozione della famosa tettoia di vetro, mentre da ogni parte fervono le opere costruttive e di scavo. Come è noto, la nuova stazione sorgerà sulla stessa area della vecchia, ma coll'arretramento di oltre 200 metri dal fronte attuale. Il nuovo fabbricato viaggiatori avrà anch'esso la facciata sulla Piazza dei Cinquecento.

La fronte consisterà in un grandioso portico a doppio colonnato, che costituirà l'uscita principale, e ad esso confluiranno tutti i marciapiedi della stazione, per agevolare il deflusso dei viaggiatori.

Sul lato destro, lungo la via Principe di Piemonte, si avranno il piano dei binari, la biglietteria, il servizio bagagli in partenza, le sale di aspetto e il ristorante. Un sottopassaggio permetterà la comunicazione con l'altro lato della stazione.

Sul lato sinistro, lungo la via Marsala, si avranno i servizi dei bagagli in arrivo, le sale di aspetto, la sala reale e imperiale ed i servizi postali.

Completeranno la parte edilizia della stazione la centrale termica e la grande cabina degli apparati elettrici con 750 leve di comando.

Il fabbricato centrale, in Piazza dei Cinquecento, sarà lungo m. 232 con un unico colonnato gigantesco binato, e la stazione sarà separata dalla piazza solamente da una vetrata, attraverso la quale sarà possibile la visione di tutto il movimento dei treni. L'ala destra del fabbricato sarà lunga m. 482 e l'ala sinistra m. 736.

Un nuovo rifugio alpino sul Gran Sasso d'Italia.

Sul Gran Sasso d'Italia, a cura dell'Ente Provinciale per il Turismo di Teramo, è in costruzione un modernissimo rifugio-albergo nel Canalone delle Cornacchie, a quota m. 2450, fra il Monte Corno ed il Piccolo Corno.

La zona ove sorge il rifugio è quella del versante nord, più facilmente accessibile per coloro che provengono dalle regioni adriatiche e molto interessante per le numerose vette adiacenti e per la vicinanza al ghiacciaio del Monte Corno.

Il rifugio, che sarà probabilmente inaugurato nel prossimo anno, consta di un piano terreno, in cui sono sistemati i servizi e la camera da pranzo, e di un primo piano con le camere per circa 50 persone.

Una nuova slittovia al Terminillo.

La Società Funivia del Terminillo ha iniziato la costruzione di una slittovia, che unirà i piani di Campoforogna con l'anello finale della strada del Terminillo. Questa slittovia aprirà agli esordienti tutta la vasta bellissima zona di Campoforogna, dove numerosi e dolci sono i declivi atti ad una pratica iniziale del discesismo.

Con questa slittovia tre sono gli impianti di cui fruiranno, nel prossimo inverno, gli appassionati della Montagna di Roma: la funivia del Conetto, la sciovia delle Carbonaie e la slittovia di Campoforogna. Inoltre, sembra che la pista per esordienti che scende dal Terminillo verrà sistemata in modo da affiancarle una pista per slittini.

AXEL MUNTHE DONA ALL'ITALIA ALCUNI SUOI IMMOBILI DI RILEVANTE VALORE ARCHEOLOGICO.
Lo scrittore svedese Axel Munthe ha fatto un dono cospicuo allo Stato italiano, e cioè alcuni suoi immobili di grande valore archeologico, che si trovano nella sua proprietà di Anacapri. Axel Munthe è stato sempre un amico e ammiratore appassionato dell'Italia. Dopo qualche tempo trascorso a Roma, dove iniziò la sua attività di scrittore, stabilitosi nell'isola di Capri, acquistò e restaurò il Convento di S. Michele, restituendone le superbe torri all'antico splendore. Si deve al Munthe una campagna diretta a promuovere scavi archeologici nel Convento stesso, che hanno permesso importanti ritrovamenti.
Ecco una fotografia degli immobili donati dallo scrittore allo Stato italiano.

I restauri del palazzo "Nonfinito" di Firenze.

Molte sono a Firenze le costruzioni di carattere artistico che non vennero, per diverse ragioni, condotte a termine. Tra queste è anche il celebre palazzo « Nonfinito » (il solo che abbia avuto questa caratteristica denominazione), sede del Museo di Antropologia e di Etnologia,

che durante la dominazione granducale lorenese ospitò la « Presidenza del Buon Governo ».

La sua costruzione risale al 1582 ed è opera dell'architetto Bernardo Buontalenti, ad incarico dello Strozzi. Fu continuata poi dal Caccini e dal Nigetti, su disegno dallo Scamozzi, seguace del Palladio, e infine dal Cardi, detto il Cigoli.

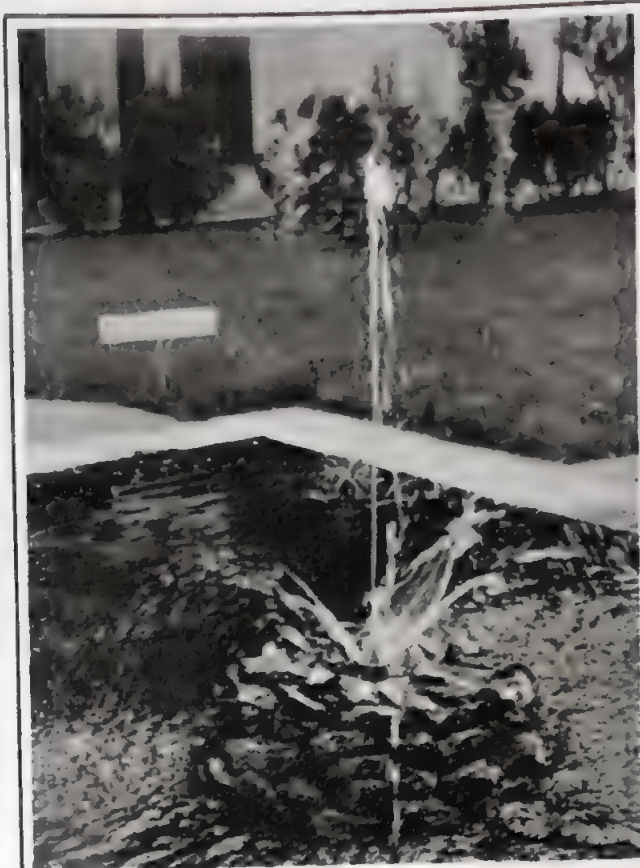
Il Palazzo « Nonfinito », che trovasi in via del Proconsolo (l'ingresso del Museo è però in borgo degli Albizi), è ora in corso di restauro.

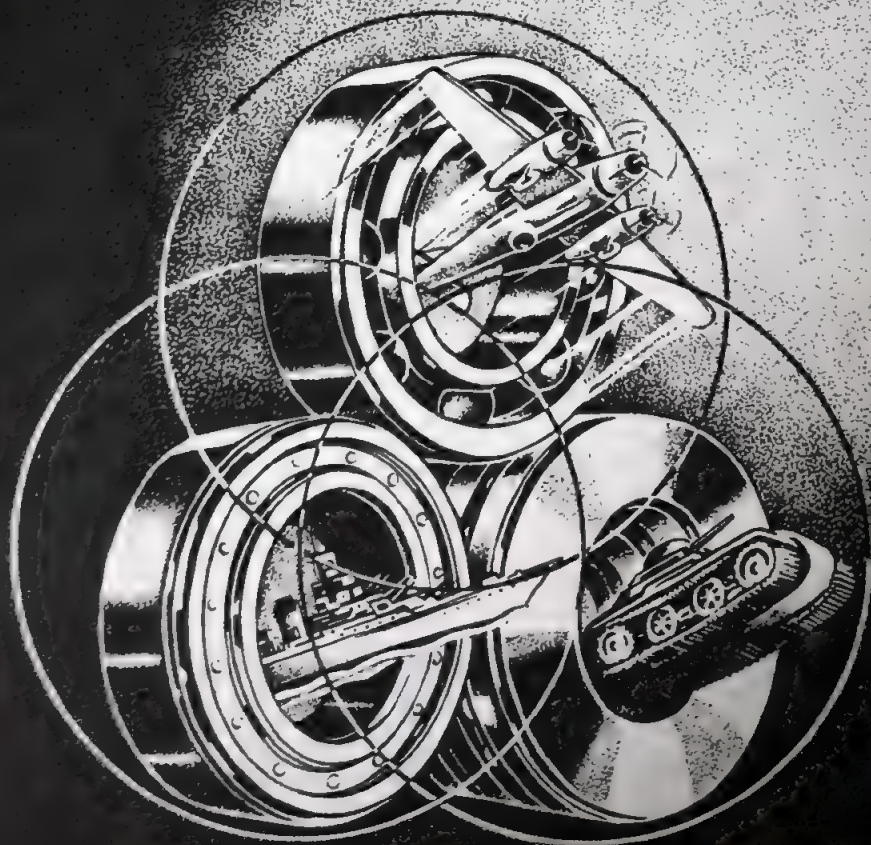
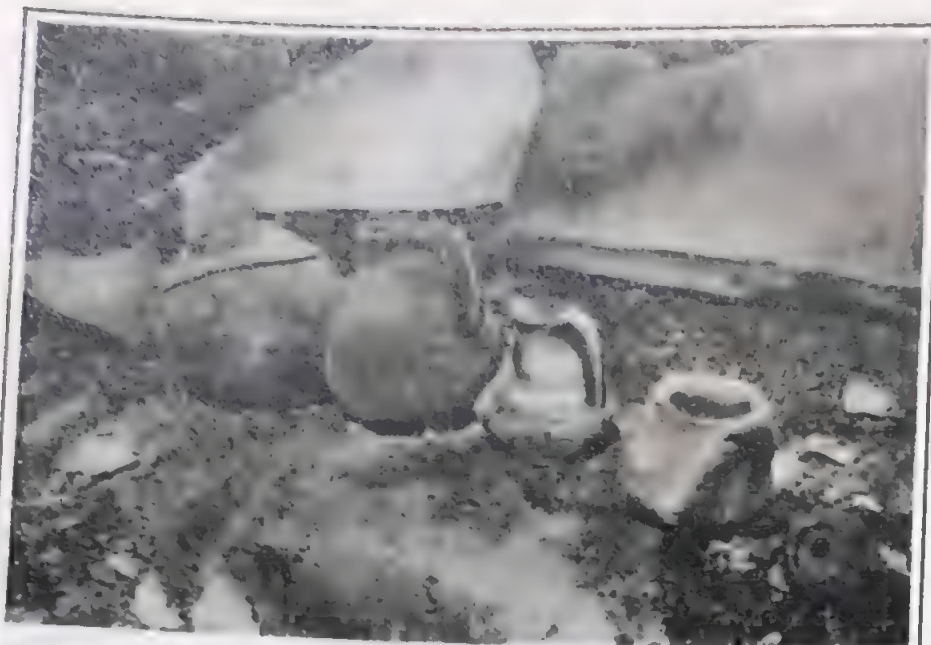
Il restauro della monumentale Chiesa di Ardea.

Per volere del Duce, che ha disposto il relativo finanziamento, è stata restaurata la bellissima Chiesa di Ardea (Roma). Il tempio ha ripreso le sue pure linee primitive, ed ora si mostra come un caratteristico esempio di architettura romana.

Durante i lavori di restauro sono state trovate alcune parti di un vetusto sarcofago romano, il pavimento di un'antica via e piccoli frammenti di affreschi medievali.

Un grande osservatorio astronomico ad Asiago.

A circa un chilometro da Asiago, sul culmine di un colle, è presso che al termine la costruzione del maggiore osservatorio astronomico d'Italia, uno dei più grandi sinora fondati in Europa. L'opera consta di una grandiosa torre girevole, la quale ospiterà il telescopio. Davanti all'ingresso principale è già sorta una serie di cinque fabbricati, per abitazione

IL PRIMO NUCLEO DELLE TERME RADIOATTIVE DI MERANO.

Come abbiamo annunziato nello scorso numero, a Merano sono state scoperte numerose sorgenti di acque radio-attive. Ecco il primo stabilimento del primo nucleo di esse.

TOMBE ETRUSCHE RINVENUTE PRESSO SIENA.
In una cava di travertino, in località Noceto, presso Rapolano, sono state scoperte alcune tombe di età molto remota e presumibilmente etrusche. L'esplorazione continua, mettendo in luce nuovi scheletri, che fanno pensare all'esistenza di una necropoli.

staccandosi dalla consorziale già ricordata Maccagno-Graglio ecc., presso l'abitato di Armio, raggiunge attualmente il passo.

Verrà così costituito un magnifico anello stradale destinato a diventare un comodo e facile mezzo di accesso alla zona indubbiamente più pittoresca e meno conosciuta delle alte valli varesine ed ai campi di sci del M. Cadrigna e del M. Paglione.

Restauri alla Rocca di Imola.

Una delle più belle rocche italiane, quella di Imola, sta ricevendo, per cura del Comitato pro Imola storico-artistica, diligenti restauri che renderanno al maestoso monumento la sua primitiva struttura.

degli scienziati e dei dirigenti. Una comoda strada collega Asiago con il grande osservatorio.

Una strada d'accesso al Lago Delio.

Il Comune di Maccagno, nella cui giurisdizione è compresa oggi la parte della Valle Veddasca ove è situato il Lago Delio (m. 920), ha fatto predisporre un progetto per la continuazione della strada Campagnano-Musignano – recentemente costruita – da Musignano fino alle sponde meridionali del laghetto. La Campagnano-Musignano si stacca dalla consorziale Maccagno-Graglio-Lozzo-Biegno. Il nuovo tronco sarà compiuto coll'appoggio finanziario dell'Ente Provinciale per il Turismo e dell'Amministrazione Provinciale di Varese.

La lunghezza del costruendo tronco sarà poco più di un chilometro: staccandosi dalla Campagnano-Musignano prima di questo ultimo paese, ne lascerà a sinistra l'abitato e raggiungerà l'albergo « Monte Borgna », per proseguire poi fino alle rive del lago, usufruendo della mulattiera già esistente.

I Comuni interessati e l'Ente Prov. per il Turismo di Varese desiderano completare, appena raccolti i mezzi necessari, la rete stradale della Valle Veddasca – di notevole importanza turistica – facendo continuare la strada dal Lago Delio fino al Passo della Forcora – tra i Monti Cadrigna e Paglione – passando lungo il lago sotto le pendici del M. Borgna, risalendo la valle del rio Casmera e le pendici del M. Paglione, fino a raggiungere, dopo il passo della Forcora, l'altra strada, aperta anch'essa l'anno scorso, la quale,

CORTINA ALLA VIGILIA DEI CAMPIONATI DEL MONDO DI SCI.
Cortina sta attivamente preparando i Campionati del Mondo di sci, previsti per la prima decade di febbraio del prossimo anno 1941. A Zuel è presso al termine la pista da salto, in sostituzione del trampolino preesistente, ogni superato dalla nuova tecnica del salto aereodinamico. La pista cortinese costituirà l'impianto più moderno del genere.

L'ITALIA AL LAVORO

La coltivazione del sorgo zuccherino in Italia.

Il Consigliere Nazionale Guido Marasini, alla cui iniziativa si deve l'apertura a Ponte Galeria, a 18 km. da Roma, del primo stabilimento per la distillazione del sorgo, pubblica in « Conquista della Terra » un articolo di notevole importanza sulla coltivazione di questa graminacea. Ne rileviamo gli elementi salienti.

Il sorgo zuccherino, che appare come la novità agronomica più interessante di questi ultimi anni, non è nuovo per l'Italia: or è un cinquanntenio, fu descritto, coltivato e sperimentato felicemente per la fabbricazione degli sciroppi zuccherini. Ragioni contingenti determinarono poi la scomparsa dai campi di questa meravigliosa pianta, che metà delle provincie italiane conobbero e coltivarono.

Ma l'importanza assunta dall'alcole carburante nell'economia della Nazione fece sì che il sorgo zuccherino riapparisse, timidamente sostenuto, alcuni anni or sono, dal prof. Ernesto Parisi, della R. Università di Milano.

I dirigenti della politica agraria italiana, incitati dalla ferma e decisa volontà del Duce alla ricerca di nuovi mezzi capaci di risolvere i problemi della nostra indipendenza economica, si volsero di nuovo al sorgo zuccherino, capace di dare, in breve ciclo vegetativo, una grande massa di prodotto.

I molti prodotti che si possono ricavare dal sorgo comprendono: sostanza zuccherina da trasformare in alcole, materia vegetale da cui si può ricavare cellulosa, granella che costituisce un mangime equivalente al mais, foglie per il bestiame. Tutto ciò garantisce al sorgo un valore superiore a quello di altre piante da rinnovo e lo classifica pianta industriale di gran reddito.

Dai primi esperimenti di coltura si è passati, in cinque anni, alla coltivazione industriale su vasta scala. Nel 1935-36 si sono investiti migliaia di ettari a sorgo. La leggenda secondo la quale il sorgo impoverirebbe il terreno prima delle altre sarchiate conosciute come miglioratrici è ormai sfatata dalle numerosissime analisi di illustri sperimentatori che dimostrarono come, a parità di sostanza secca prodotta, il sorgo non contenga una maggiore quantità di elementi minerali che le altre piante coltivate. La vegetazione del sorgo è data da acqua e sole, e l'enorme massa verde che si raccoglie proviene quasi esclusivamente dall'acqua e dall'aria, e in piccola parte terreno.

Gli agricoltori guardano con simpatia a questa nuova pianta industriale, che rende più elastica la rotazione e può sostenere validamente la concorrenza di vecchie e adusate colture da rinnovo in parecchie zone italiane.

La riuscita di questa graminacea da rinnovo estiva, che si coltiva come il mais, pur essendo più resistente di questo alla siccità anche persistente, la fa prosperare egualmente bene nei terreni aridi e duri, come in quelli umidi o pingui di recente bonifica, ed è

forse l'unico vegetale capace di prosperare nei terreni di torba, dove nessuna pianta vegeta, e nei terreni alcalini o salsi o acidi. Tutte le zone italiane possono coltivare con profitto il sorgo, e i vantaggi che si potrebbero ritrarre da una sua razionale ed estesa coltivazione contribuirebbero enormemente alla realizzazione del piano autarchico nazionale.

Anche l'Opera Nazionale Combattenti ha introdotto nelle proprie aziende agrarie la coltivazione del sorgo zuccherino. Dalle prove di orientamento dei primi anni è passata a qualche centinaio di ettari nel 1939, e a parecchie centinaia nel 1940.

I terreni dell'Agro Pontino, profondamente diversi tra loro e sottratti alla boscaglia selvaggia e all'acquitrino malarico, migliorano continuamente la loro costituzione, diventando capaci di alimentare egregiamente la coltura del sorgo zuccherino.

Inaugurando lo stabilimento di Roma per la lavorazione del sorgo, il Duce disse che esso «dimostra ancora una volta che tutto quanto viene iniziato dal Fascismo viene condotto ad un termine vittorioso».

L'industria dell'alcole da sorgo è una conquista prettamente italiana e fascista.

Il raccolto di cotone a Soddu.

Soddu, uno dei Commissariati più importanti dei Galla e Sidama, la cui popolazione comprende circa 500 Italiani, ha dato alla Madrepatria, col raccolto di quest'anno, oltre 15.000 quintali di cotone, coltivato su circa 3500 ettari.

Col prossimo anno (già si stanno approntando i nuovi comprensori) gli ettari a coltura di cotone ammonteranno ad oltre 10.000.

La produzione dell'alfa e dello sparto in Libia.

Le coltivazioni di piante industriali in Libia comprendono essenzialmente alfa, sparto, arachide e cotone. Mentre le ultime due colture sono ancora in uno stadio sperimentale, si è iniziata su vasta scala la raccolta e la utilizzazione dell'alfa e dello sparto. La superficie sulla quale in Libia queste due piante crescono spontanee è valutata a circa mezzo milione di ettari. Durante l'annata 1939 sono stati raccolti q. 56.336 di alfa e q. 3.303 di sparto.

La lana nell'Impero.

La produzione mondiale della lana raggiunge la cifra annuale di tonn. 1.582.000, a cui l'Africa concorre con 176.000 tonn. L'Africa, però, può largamente aumentare gli allevamenti, fino a provvedere lana all'Europa, la quale ne importa annualmente dai paesi d'oltremare circa 500.000 tonn.

In Etiopia si pensa di utilizzare i soggetti indigeni, incrociandoli con i «merinos», per la produzione di ottima lana per il consumo locale ed anche del Regno. A questo fine sono stati eseguiti numerosi esperimenti, tutti con ottimi risultati. Alcune Società italiane hanno iniziato allevamenti ovini, particolarmente nell'Oltre Giuba, nel Galla e Sidama e nell'Amara. Negli Arussi vanno prendendo piede alcune utili iniziative: le concessioni pastorizie «Marzotto», «Cisac» e «Società Coloniale Italiana».

Finora, la lana di capra e di pecora prodotta nei territori degli altipiani era adoperata per la confezione dei mantelli locali, tipo «burnus», e per le stoffe di panno, sempre di uso indigeno. La lana di pecora si fila soltanto in pochi territori dei Galla, ed il prodotto ottenuto serve esclusivamente per la fabbricazione dei copricapo di uso locale.

Importante realizzazione nell'uso del butano.

Tra i più rilevanti problemi autarchici occupa il primo posto il raggiungimento della massima autonomia nel campo dei carburanti, verso il quale sono da tempo orientati i più tenaci sforzi dei nostri tecnici e delle nostre industrie. Un felice esperimento, che consente un deciso passo innanzi ed apre vaste possibilità di ulteriori realizzazioni, è stato compiuto in questi giorni per l'utilizzazione del butano, importante sottoprodotto della idrogenazione dei petroli, di cui l'Italia può disporre mercé l'imponente attrezzatura industriale dell'A.N.I.C. Per la prima volta, infatti, una automotrice con motore «Diesel O. M.», opportunamente trasformato, è stata azionata a butano sulle ferrovie Calabro-Lucane, con risultati tali che fanno sperare prossima la trasformazione di tutte le automotrici appartenenti alla suddetta ferrovia, di cui è concessionaria la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo. L'importante realizzazione, che costituisce un primato della tecnica italiana, è maggiormente significativa nelle attuali circostanze e varrà a schiudere ancor più vaste possibilità d'impiego a questo tipo di carburante nazionale.

La produzione italiana di isottano.

In una dotta relazione («Realizzazioni e prospettive dell'Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili») l'ing. Giacomo Fauser ha dato, fra l'altro, interessanti particolari sulla produzione nazionale di isottano, il noto idrocarburo ad altissimo grado di indetonabilità, sul quale è basata oggi la tecnica della preparazione delle migliori benzine per aviazione.

L'Aeronautica militare delle principali nazioni tende infatti al carburante con numero d'ottano 100, col quale si può aumentare di circa il 20% la potenza del motore e diminuire di quasi il 25% il consumo unitario per cavallo-ora, rispetto alla benzina a 73 di ottano; e quindi aumentare la velocità e l'autonomia. Il programma del Governo degli Stati Uniti, da realizzare entro il 1941, prevede l'uso esclusivo di benzina a 100 di ottano per tutti gli apparecchi militari e civili, e l'industria petrolifera americana sta attrezzandosi per produrre 1.200.000 tonn. all'anno di questi carburanti.

La loro produzione su vasta scala è stata resa possibile da recenti progressi nella preparazione dell'isottano, il cui costo, di oltre 100 lire al litro qualche anno fa, si è ora ridotto a meno di 2 lire.

L'isottano commerciale ha una densità di circa 0,700 ed un punto di ebollizione di 100°; un po' troppo elevato per poterlo impiegare puro nei motori; perciò esso viene usato in miscela con altre benzine avio.

Il supercarburante usato dall'aeronautica militare americana sotto la denominazione di « 100 Army » è precisamente costituito da una miscela di isottano e di benzina avio etilizzata, in modo da raggiungere l'indice di ottano 100.

Mattonelle di vinacce esauste.

Una distilleria di Biella ha posto in commercio mattonelle combustibili fabbricate con vinacce esauste, convenientemente pressate. Queste mattonelle pesano 1600 gr.; hanno forma cilindrica, con diametro di 14 cm. e lunghezza di 20 cm.; sono forate al centro, in modo da facilitarne la combustione. Il rendimento termico di una mattonella può considerarsi equivalente a quello di un chilogrammo di coke o poco più. Questo nuovo combustibile non contiene materie catramose o bituminose, brucia con fiamma corta ed è stato sperimentato con ottimo risultato in caldaie da termosifone attrezzate per consumo di lignite. Il costo è assai conveniente.

I mandorleti e i palmeti libici.

Secondo i dati pubblicati dal prof. Emilio Scarin sulla « Rivista di Commissariato e dei Servizi Amministrativi Militari », nel 1937 si contavano, nelle aziende agricole della Libia, 1.506.692 alberi di mandorlo: cifra di poco inferiore a quella degli olivi.

Oggi, però, i mandorleti sono più numerosi, e si conta di poter integrare in futuro la produzione della Puglia e della Sicilia con quella libica, sia per il fabbisogno nazionale, sia per la esportazione. Quanto alla palma, essenziale risorsa economica ed alimentare per l'indigeno, si crede che esistano in Libia da 3 a 4 milioni di piante, distribuite in prevalenza nelle provincie occidentali. Con le regioni sahariane si arriva a 5 milioni di piante.

La superficie coltivata a viti in Albania.

Secondo dati statistici ufficiali, la superficie attualmente coltivata a viti ammonta in Albania a 2.973 ettari, con una produzione annua complessiva di 90.000 quintali di uva, di cui un terzo consumato per alimentazione e il resto trasformato in vino. Con una maggiore conoscenza dei principî fondamentali della moderna tecnica viticola ed enologica la produzione del vino potrà certo fare notevoli progressi.

La valorizzazione del legname in Albania.

Nel piano generale della valorizzazione dell'Albania [illegible] tato trascurato il legname. Una recente e [illegible] agine ha permesso di stabilire che le ma[illegible] ricche estensioni forestali si trovano al Nord [illegible] produzione della legna di faggio, abete, [illegible] tagno, olmo e quercia presenta favorevoli [illegible]. Le iniziative in atto o allo studio

tendono ad assicurare al Paese una diretta, immediata e costante disponibilità del legname necessario per l'edilizia, per l'arredamento, ecc.

La produzione della liquirizia calabrese.

La liquirizia rappresenta una vera ricchezza per le regioni dove cresce spontanea in gran quantità, e l'uso del suo succo, dalla farmacia e dalla pasticceria è da tempo passato anche all'industria propriamente detta. La liquirizia è oggi usata, ad esempio, nella concia del tabacco, nella lavorazione della birra scura, e i suoi sottoprodotti servono alla preparazione di materiali leggeri da costruzione, all'estrazione della cellulosa, ecc. Un tempo la produzione della liquirizia era notevole in molte zone dall'Agro Romano in giù, ma la raccolta fatta senza razionalità limitò la sua diffusione. Oggi, la sua zona tipica è la Calabria e segnatamente la Piana di Sibari, dove si ottiene la migliore liquirizia del mondo, ricercata soprattutto in America. Si raccolgono circa 80 milioni di quintali all'anno di radice, che viene ammassata a Corigliano Calabro, centro di selezione, contrattazione e spedizione del prodotto in tutto il mondo.

La produttività del bacino lignitifero del Mércure.

Il 20 maggio scorso l'Azienda Ligniti Italiane iniziava i lavori di preparazione per lo sfruttamento del bacino lignitifero del Mércure, affluente del Lao, che scorre al limite fra le provincie di Potenza e di Cosenza. Dopo un solo trimestre, la miniera è entrata nella sua fase produttiva in quattro cantieri (Pietrasasso, Morcella, Fornaci e Pianette), avendo già raggiunto la capacità di estrarre giornalmente oltre 400 tonnellate di lignite, nella certezza di un forte aumento immediato e con un programma integrale di utilizzazione chimico-industriale. I sondaggi eseguiti hanno confermato l'esistenza di varie decine di milioni di tonnellate di materiale.

Vasto giacimento torbiero nell'Alto Adige.

È imminente lo sfruttamento di uno dei più ricchi giacimenti torbieri dell'Italia, che potrà da solo sopperire abbondantemente al fabbisogno dell'intera regione alto-atesina. Il giacimento si trova nel territorio del Comune di Lasa, ove già prospera una fiorente industria di marmi colorati, e si estende su circa 400 ettari, dove in antico le acque dell'Adige, ora deviato ad Est, avevano formato vasti acquitrini. La torba di Lasa, per le sue 4500 calorie, la bassa percentuale di zolfi e ceneri, il tenore di carbonio fisso e materie volatili, è particolarmente adatta come combustibile ad uso industriale e domestico.

Zinco e piombo nel Trentino.

In Valle dei Mercanti, presso Rovereto, nelle profondità di Monte Maro, si è iniziato con ottimi risultati lo sfruttamento di una miniera, da cui si estrae notevole quantità di materiale greggio, che fornisce una buona percentuale di piombo e di zinco.

Nel corso dei lavori sono stati rinvenuti importanti giacimenti di caolino.

Torre Viscosa, città della cellulosa.

Lo stato civile dei Comuni italiani si è arricchito, il 21 settembre scorso, di una nuova unità: mentre fino allora nella geografia italiana si annoverava un Torre di Zuino, frazione di San Giorgio di Nogaro, dal giorno predetto si è sostituito a questo nome quello del Comune di Torre Viscosa.

Questa piccola variante rappresenta un premio ben meritato. Infatti, il nuovo nome viene a consacrare una vittoria autarchica, preconizzata dal Duce nella riunione della Commissione Suprema per l'Autarchia dell'ottobre 1937, e affida all'avvenire le sorti di una delle più belle conquiste del genio e del lavoro italiani: quella della produzione della cellulosa nobile per fibre tessili, con impiego di materie prime prodotte dal nostro suolo.

La produzione nazionale di metano nel 1939.

Abbiamo già dato la cifra totale di questa produzione. Riproduciamo ora dalla *Rivista Italiana del Petrolio* i dati dell'erogazione dei gas per ogni concessione:

Metano naturale:	m³.
Podenzano (Piacenza)	3.292.407
Fontevivo (Parma)	99.558
Vallezza-Monterotondo (Parma)	366.240
Montechino (Piacenza)	153.354
Salsomaggiore (Parma)	1.872.014
Monticelli Terme (Parma)	437.048
Barigazzo (Modena)	345.912
Grecchia (Bologna)	17.199
Balladora (Bologna)	54.950
Salgastri (Bologna)	26.000
Porretta Terme (Bologna)	353.627
Molinazzo (Bologna)	18.978
Pietramala (Firenze)	21.771
Ca' Cappello (Rovigo)	1.029.352
Consandolo (Ferrara)	622.168
Cavanella d'Adige (Rovigo)	183.474
Zuccherificio (Ferrara)	63.648
Amolaretta (Rovigo)	314
Diverse	9.818
Totale	8.967.832
Metano tecnico:	
Porto Marghera	946.781
San Giuseppe di Cairo	920.520
Totale	1.867.301
Totale complessivo	10.835.133

Come l'Italia fronteggia la deficenza di gomma.

Il nostro Paese non tarderà a conseguire la completa autarchia anche nel settore della gomma. La ricerca e la coltivazione delle piante gommifere in Italia, nell'Impero etiopico e negli altri Possedimenti d'oltremare continua, infatti, con risultati soddisfacenti. Una nuova pianta gommifera, scoperta in questi ultimi tempi nella Riviera di Ponente, autorizza le migliori speranze. Anche nel settore della gomma sintetica si ottengono già buoni risultati: un processo – completamente italiano – per la sua produzione verrà presto sfruttato in un grandioso stabilimento presso Ferrara. Un altro stabilimento del genere sta sorgendo in Umbria, ma sfrutterà un procedimento tedesco. Per dare un'idea dei be-

Intensificata produzione di manganese nell'isola di S. Pietro.

In seguito al trattato di Versaglia, firmato il 28 giugno 1919 ed entrato in vigore il 10 gennaio 1920, la Germania era ridotta a 468 715 kmq. con 62 milioni di [illegible], avendo d[illegible] Eupen e Mal[illegible] al Belgio, l'[illegible] e la Lorena alla Franc[illegible] il territorio di Hultschin alla Cecoslovacchia, l'Alta Slesia orientale, Posen e la Prussia Occidentale alla Polonia, lo Schleswig settentrionale alla Danimarca, mentre Danzica fu eretta a Città Libera sotto l'egida della Società delle Nazioni, alla quale vennero sottoposti pure il territorio di Memel (che nel 1923 fu occupato dalla Lituania) e quello della Saar (in attesa del plebiscito da indirsi non prima del 10 gennaio 1935). La Repubblica Tedesca, che però mantenne la denominazione di « Reich Tedesco », era divisa in 16 repubbliche federate di cui ciascuna vantava un proprio Governo con Gabinetto di Ministri e Parlamento.

LA GERMANIA NEL 1920

Dopo l'avvento al potere di Hitler, la Germania incominciò a risollevarsi. Per effetto del plebiscito tenuto il 13 gennaio 1935, la Saar tornò al Reich; il 13 marzo 1938 fu proclamato l'*Anschluss* dell'Austria; il 29 settembre dello stesso anno fu deciso a Monaco, nel memorabile convegno, l'incorporazione della Regione Sudetica; il 16 marzo 1939 il Governo della Boemia e Moravia chiese e ottenne la protezione tedesca e da allora fa parte integrante del Reich; il 22 marzo 1939 la Lituania restituì alla Germania il territorio di Memel; il 1° settembre dichiarò la sua riunione alla Germania anche la città libera di Danzica. Al termine della vittoriosa campagna di Polonia, nell'ottobre 1939 furono riannesse al Reich le province della Prussia Occidentale e quelle di Posen e dell'Alta Slesia orientale; più tardi [illegible] incorporati nel [illegible] territori ex-[illegible] cioè il triangolo [illegible] (Suwalki) e i [illegible] Zichenau [illegible] di Biala e [illegible] Dopo l'of[illegible] furono [illegible] i distretti di Eupen e Malmedy con [illegible] dopo il crollo della Francia furono sottoposti [illegible]ne civile tedesca, in attesa della cessione [illegible] forza del futuro trattato di pace, l'Alsazia e [illegible] il Lussemburgo. Nell'agosto 1940 la re[illegible] entro la sfera d'interesse germanico fu [illegible] del Reich sotto la denominazione di « Gover[illegible]nerale ». La Grande Germania così circoscritta ha una superficie di 826.000 kmq. con una popolazione di 106.868.000 abitanti.

Amministrativamente, la Germania è oggi uno Stato unitario e le ex-repubbliche federate vengono rette da luogotenenti del Reich nominati dal Governo di Berlino. Sono regioni autonome, entro i confini politici e doganali del Reich, il Protettorato di Boemia e Moravia e il Governatorato Generale (ex Polonia centro-occidentale).

LA GERMANIA NEL 1940

ECHI DAL MONDO

Inventario delle ricchezze tunisine.

Ecco, in sintesi – secondo *L'Impero Italiano* – le [illegible] essenziali sulle ricchezze attualmente esistenti in Tunisia.

La Tunisia è un paese prevalentemente agricolo: su una popolazione di 2.600.000 abitanti, circa 1.500.000 vivono dell'agricoltura. La ricchezza agricola del paese dipende in particolare da tre colture: grano, olivo e vite: l'elemento indigeno prevale nelle prime due; quello italiano nella viticoltura.

Il grano, fra i cereali, è il più coltivato e l'unico la cui coltura ha seguito nel tempo una linea di ascesa quasi costante. Tuttavia, notevoli variazioni avvengono da un anno all'altro nell'estensione delle superfici seminate in dipendenza della quantità delle piogge autunnali. Se queste mancano, l'indigeno, specie nel centro e nel Sud, tralascia la seminagione, d'onde una differenza di area seminata da 100.000 a 300.000 ettari da un anno all'altro.

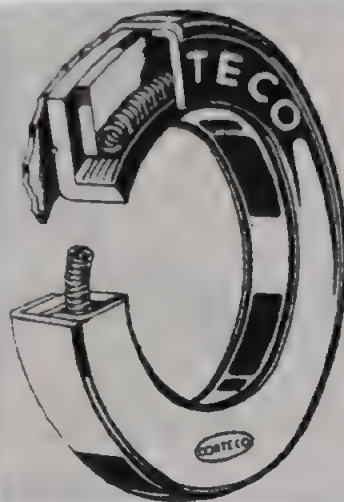
Si coltiva in Tunisia tanto il grano duro che il grano tenero, quest'ultimo quasi esclusivamente nelle proprietà appartenti a Europei. Alcune varietà si sono rivelate, in Tunisia, veramente preziose, costituendo, per l'alto contenuto in glutine, i così detti *grani di forza*, particolarmente adatti alla esportazione. Per giunta, la loro precocità li rende particolarmente preziosi, in quanto possono essere esportati e, quindi, affluire per tempo sui mercati esteri, riuscendo in tal modo ad approvvigionarli in un periodo in cui il grano è scarso, saldando fra loro le campagne agricole e approfittando dei prezzi spesso vantaggiosi del periodo di saldatura.

La Tunisia è in grado di produrre attualmente, in annate buone, 3 milioni di quintali di grano duro e quasi 2 milioni di quintali di grano tenero. Tenuto conto del consumo interno, si dovrebbe esportare annualmente un milione di quintali di grano duro e una quantità poco superiore di grano tenero.

Ma la Tunisia non potrà contare su di una produzione costante se non dopo aver risolto il problema dell'idraulica agricola.

La seconda grande ricchezza tunisina è data dall'olivo. Si tratta di quasi 19 milioni di piante, delle quali 13 milioni sono in piena produzione a ciclo biennale. La zona del Sahel tunisino, Susa e Sfax, costituisce uno dei maggiori centri oleicoli del Mediterraneo, e la Tunisia è al quarto posto dopo la Spagna, l'Italia e la Grecia, avendo raggiunto 650 mila quintali di olio col raccolto 1929-30, per ridursi a 230 mila nella campagna oleicola dell'anno 1938-39. Anche la qualità dell'olio tunisino è fra le migliori.

Possiamo distinguere gli oli tunisini in due gruppi. Il primo gruppo comprende gli olii del Nord (Biserta, Tunisi, Grombalia, Solimano, Nabeul, Gardimam), che assomigliano molto agli olii del tipo Bari. Al secondo gruppo appartengono gli olii del centro (Susa e Sfax): sono molto fini, assai dolci, ed hanno una bella tinta pallida. Apprezzatissimi dal consumatore europeo per la delicatezza del loro abboccato, sono ricercati in commercio, che li utilizza anche per il taglio. Quasi tutta la produzione viene esportata, la Tunisia sopperendo al consumo locale con olii di qualità inferiore, provenienti principalmente dall'Algeria. L'Italia, in tempi nor-

mali, era, prima della guerra, la maggiore acquirente di olii tunisini con un quantitativo di circa 300.000 quintali all'anno.

E passiamo alla vite, che fu sempre in Tunisia una coltura tipicamente italiana. Pur essendo stata duramente provata in quest'ultimo decennio da una serie di avversità d'ordine naturale, economico e a sfondo politico, che non è qui il caso di ricordare, si può tuttavia sicuramente affermare quanto l'esperienza insegna, che, cioè, nell'interesse dei coloni stessi, oggi la viticoltura tunisina non deve essere ulteriormente sviluppata. Il milione e mezzo di ettolitri di vino prodotti in media negli ultimi anni corrisponde circa a $^1/_5$ della produzione toscana, essendo vino ad alto tenore alcoolico, adatto al taglio e alla produzione di vini liquorosi, aperitivi, ecc.

Grano, olivo e vite sono, dunque, le tre maggiori ricchezze agricole della Tunisia. Ma questa terra si presta a numerose altre colture redditizie.

L'orzo si è rivelato di facile adattabilità nelle terre relativamente secche, e alimenta una discreta esportazione, assai variabile secondo le annate, destinata finora a fabbriche di birra francesi, inglesi, olandesi e belghe. La qualità è ottima.

L'avena si riproduce in quantità doppia del fabbisogno locale, e se ne esportano in media 100.000 quintali annui.

Mais, dura e miglio sono tre colture ancora poco sviluppate. La produzione di mais e di miglio non basta a coprire il consumo locale.

Neanche la produzione di patate è sufficente, mentre per le fave le esportazioni salgono a una media annuale di 68.000 quintali.

Legumi e primizie, coltivate dai nostri coloni, alimentano una modesta esportazione, che è suscettibile di aumento.

Nel campo della frutticoltura notiamo che la Tunisia esporta in Europa la varietà dei datteri «deglat»; considerata la migliore fra quelle nord-africane, e che l'Italia è sempre stata la maggiore acquirente. Modesta è l'esportazione di agrumi.

Notevole è la ricchezza forestale, particolarmente nel Nord (Crumiria), ove le quercie da sughero si estendono su circa 140.000 ettari. La Tunisia esporta in media da 5 a 6 mila tonnellate di sughero all'anno: essa è quindi in grado di fornire all'Italia il quantitativo finora importato dall'estero.

Né si devono trascurare gli altri prodotti forestali tunisini, pure apprezzabili, dalla legna combustibile al legname da costruzione, dai legni di pregio alle traversine per ferrovie, dal tannino alle resine e all'alcole. L'esportazione dello sparto e dell'alfa ammonta a ben 100.000 tonnellate annue.

I prodotti dell'allevamento concorrono in percentuale limitata nel totale delle esportazioni tunisine, con una ventina di milioni di franchi all'anno. Tuttavia il patrimonio zootecnico è tutt'altro che trascurabile, ma di un effettivo costante apporto all'esportazione potrà parlarsi solo quando il paese avrà acqua sufficiente e quando si saranno selezionate e migliorate le razze. Allora bisognerà anche pensare all'organizzazione dei trasporti.

A differenza delle nostre coste tirreniche, il litorale tunisino è veramente assai ricco di pesci e i prodotti della pesca, oggi ancora troppo poco sviluppata, troveranno sul nostro mercato un facile sbocco. Le esportazioni sono oggi esigue, spesso anzi inferiori alle importazioni di pesci secchi e conservati; eppure le coste della Tunisia sono fra le più pescose del Mediterraneo.

Un commercio prezioso è quello delle spugne, che affluiscono al mercato di Sfax, ove risiedono gli agenti di acquisto delle principali case europee. Si trattano da 1300 a 1400 quintali di spugne all'anno. La varietà «orecchie di elefante» è tra le più fini che si conoscano. Da ricordare è anche la pesca dei coralli.

Le industrie minerarie presentano invece un enorme interesse. Per i fosfati di calcio la Tunisia è il secondo paese produttore del mondo, dopo gli Stati Uniti d'America. Nei vasti giacimenti del centro e del Sud le riserve conosciute sono state calcolate a 10 miliardi di tonnellate, mentre a 100 miliardi di tonnellate si calcolano le riserve probabili.

Attualmente, dopo la crisi mineraria, la produzione annua si mantiene su 1.800.000 tonnellate, quasi interamente esportata attraverso i porti di Biserta, Tunisi, Susa e Sfax.

Le ematiti di Tunisia contengono dal 50 al 60% di ferro e l'insieme di tali riserve raggiunge probabilmente i 30 milioni di tonnellate. Le esportazioni, che nel 1935 ammontavano a 486.920 tonnellate, raggiunsero, dopo il 1937, il milione di tonn. annue.

Le saline possono produrre 160-170.000 tonnellate di sale, che oggi viene in gran parte esportato.

Le miniere di piombo – una mezza dozzina – iniziarono la loro produzione nel 1892 con 165 tonn. di minerale e raggiunsero il loro massimo nel 1913 con 59.446 tonn. Connessa con la produzione del piombo è quella dell'argento, che nell'ultimo settennio variò da 100 a 5400 kg. I minerali di zinco, cominciati anch'essi a scavare nel 1892, raggiunsero nel 1912 le 37.000 tonn. I minerali di manganese si limitano a qualche migliaio di tonn. all'anno.

La Tunisia possiede anche cave di marmo, onice, gesso, pietre da costruzione, calcare quarzifero e sorgenti di acque minerali sodiche-clorurate (Korbus e Hamman Lif) e mercuriali (Gebel Ust).

Le miniere di lignite hanno cessato ogni attività dalla fine del 1921, mancando la convenienza di continuarne lo sfruttamento. Fra il 1916 ed il 1921 furono estratte 175.000 tonnellate di lignite.

Esaminate schematicamente le produzioni tunisine e le loro possibilità di esportazione nei riguardi del mercato italiano, non rimane che indicare quei prodotti che, maggiormente necessari alla Tunisia, le possono essere forniti dall'Italia. Nel campo delle materie minerali, tolti il carbone, il petrolio e la benzina, possiamo fornire alla Tunisia la calce di cui abbisogna (5500 tonn. in media) e il cemento (45.000 tonnellate). Fra i vegetali: farine di grano e semole, riso e farina di riso (319.900 quintali importati nel 1937), frutta fresca e conservata; legumi e patate, tabacco (17.000 quintali in media). È da notare poi che la Tunisia è un buon mercato acquirente di latte condensato (16.000 quintali), burro (9000 q.), formaggi (12.000 q.), conserve di pesce (8.000 q.).

Ma le maggiori richieste si avranno naturalmente nei prodotti industriali.

La Tunisia importa 45.000 quintali di saponi ordinari; filati di cotone e tessuti di cotone per 55.000 quintali; sacchi, calzature, macchine agricole, automobili (da 1200 a 1300 quintali in questi anni); chincaglierie, terraglie, tessuti di raion (3000 quintali); vestiti e biancheria.

Secondo le ultime statistiche ufficiali, contro una importazione di 1.330.000.000 di Frs., la Tunisia esportava per 1.140.000.000 di Frs. Nel commercio estero del Protettorato la Francia ebbe finora la parte del leone, mentre la posizione dell'Italia era la seguente: terza come acquirente con 110 mi-

lioni di Frs., sesta come fornitrice dopo Francia, Algeria, U. S. A., Inghilterra e Romania, con 40 milioni di Frs. Anche la Libia ha sempre avuto con la Tunisia un commercio largamente passivo.

Il mercato romeno del petrolio.

Il [illegible]mento della situazione politica in Romania ha avuto un riflesso profondo sull'industria del petrolio, che per quel paese rappresenta una ragione di vita.

Dopo la legge che stabilisce il controllo dei capitali delle singole società, attraverso la nominatività dei titoli, una commissione superiore, formata da giuristi, uomini di scienza e funzionari, sorveglia il buon esito di queste operazioni.

Le statistiche sull'attività dei cantieri, durante i primi sette mesi del 1940, accusano una produzione di 3.563.000 tonnellate, contro 3.630.000 tonn. nei sette mesi corrispondenti del 1939.

Quanto alle perforazioni, la cifra dei primi sette mesi del 1940 è di 139.000 metri, contro 151.643 del 1939. Le riserve di greggio nei cantieri che, alla fine di giugno 1939, erano di 144.000 tonnellate, hanno raggiunto, alla medesima data nel 1940, 176.000 tonn. Un aumento analogo è stato segnalato nei centri di trasformazione, cioè nelle raffinerie e nelle stazioni di spedizione, dove le giacenze hanno raggiunto le 308.301 tonnellate.

Circa la riduzione della produzione, le società insistono sul fatto che, non potendo più sfogare i loro prodotti per mare attraverso Costanza, porto dal quale è partito nel 1939 il 66,01 per cento di tutta l'esportazione, e aumentando – come abbiamo visto – le scorte, non è possibile aumentare la produzione, non sapendo come collocarla.

Si fa notare che in Romania vi sono complessivamente 5000 serbatoi, capaci di quasi 3 milioni di tonnellate, già in gran parte riempiti, e cioè: presso le raffinerie tonn. 1.550.000; presso le stazioni d'esportazione tonn. 862.000; presso i cantieri tonnellate 588.000. Considerate le qualità del prodotto, le scorte consistono in:

Greggio	tonn.	1.092.675
Benzina	»	519.338
Petrolio	»	338.393
Gasolio	»	232.100
Mazut	»	653.061

Inoltre, a causa degli avvenimenti, sembra difficile ottenere dall'America il materiale necessario per il proseguimento delle trivellazioni.

Un grande sforzo, tuttavia, è stato fatto per migliorare i trasporti verso le vie di terra, cioè verso i paesi che possono importare i prodotti, dopo la chiusura del Mediterraneo.

Secondo la « Rivista italiana del Petrolio », in Germania arrivano circa 60 treni al giorno e in Italia, per ora, tre. Siamo, quindi, ad oltre un milione e mezzo di tonnellate all'anno. Ma la Romania ha esportato nel 1939 precisamente 4.177.571 tonnellate. Inoltre, a Costanza scarica anche la Russia per [illegible] in Germania, e questo complica i trasporti [illegible], pure includendovi il Danubio, i cui mezzi [illegible] sfruttati in questi mesi al massimo.

[illegible] sorpresa perciò se col 1° agosto lo Stato [illegible] buona parte dei vagoni-cisterna. Si è [illegible] 3.000, ma i vagoni-cisterna esistenti [illegible] ammontano a 7.588, per una capacità di [illegible] tonnellate

Intanto, si hanno i dati delle esportazioni per i primi cinque mesi del 1940. Bisogna notare che la situazione si è completamente mutata nel giugno, con l'entrata dell'Italia in guerra, che ha determinato la chiusura del Mediterraneo.

Prodotti	*5 mesi 1940 tonn.*	*5 mesi 1930 tonn.*
Benzina	672.146	709.769
Petrolio	279.319	387.578
Gasolio	254.865	262.026
Mazut	222.150	365.895
Totale	1.428.480	1.725.268

Le stesse cifre, delle quali conosciamo però solamente i totali, relative ai sei mesi, cioè comprendenti anche il giugno, ammontano a 1.796.648 per il 1940 e 2.231.091 per il 1939. Come si vede, la differenza aumenta. Infatti, il totale delle esportazioni, che per il mese di maggio era stato di 487.833 tonnellate, in giugno, essendosi chiuso il Mediterraneo, è sceso a 222.575 tonnellate.

Se la quantità, rispetto a tutti i prodotti, figura diminuita del 19.38 per cento, il ricavato in moneta è aumentato del 123,77 per cento.

L'oleodotto Kirkuk-Caifa.

Nel 1934, dopo la perforazione di 40 pozzi, tutti produttivi, con una profondità totale di circa 48.261 metri, si ebbe la sensazione della potenza del perimetro di Baba-Gurgur (27 chilometri quadrati di superficie) e si cominciò a studiare l'oleodotto per trasportare la produzione al Mediterraneo.

Una doppia conduttura di circa 300 chilometri fu progettata da Kirkuk ad Haditha, sull'Eufrate; il ramo nord di questa conduttura fu poi diretto verso Tripoli su un percorso di 612 chilometri, con quattro stazioni di pompamento, e l'altro ramo fu indirizzato verso Caifa, a 747 chilometri, con cinque stazioni rese necessarie dalle condizioni altimetriche.

Il materiale fu fornito per metà dalla Francia e per l'altra metà dall'Inghilterra e fu sbarcato a Tripoli, Caifa e Abadan, nel Golfo Persico. Depositi furono costituiti a Homs, Mafraq e Baiji, punti dove le linee ferroviarie tagliano il tracciato dell'oleodotto. Un quarto deposito fu creato ad Haditha, sul Tigri, punto di biforcazione dell'oleodotto.

I trasporti sono stati assicurati con 671 autocarri pesanti, capaci di muoversi su qualunque terreno, compresi quelli paludosi, e il problema dell'attraversamento del Tigri e dell'Eufrate fu risolto con teleferiche capaci di trasportare un autocarro carico.

L'oleodotto fu costruito a tempo di primato, poiché ogni giorno di ritardo rappresentava un aumento approssimativo di capitale immobilizzato di circa un milione di franchi.

Le stazioni di pompamento furono distribuite a distanze varianti fra 80 e 120 chilometri. Ciascuna dispone di 3 motori Diesel da 500 cavalli, oltre a motori di riserva. La parte doppia della conduttura ha tre stazioni, ciascuna con 6 motori da 500 cavalli.

Poiché nel deserto la temperatura raggiunge normalmente quasi 60 gradi, il raffreddamento di questi motori è ottenuto mediante la stessa pressione dell'olio trasportato, determinata da circa 25 gradi di differenza di temperatura fra l'esterno e l'interno della conduttura interrata.

Naturalmente, gravi furono i problemi da risolvere affinché 17.000 persone potessero vivere lungo i 1800 chilometri del tracciato. Nel 1937-1938 sono state trasportate le seguenti quantità di petrolio in tonnellate:

Paese di destinaz.	*Da Kirkuk a Tripoli 1937*	*1938*	*Da Kirkuk a Caifa 1937*	*1938*
Francia . .	1.718.362	1.880.909	1.195.631	1.374.889
Inghilterra .	47.138	160.866	388.977	400.127
Italia . . .	10.412	75.157	140.897	79.248
Belgio .	48.023	53.053	—	—
Altri paesi .	—	38.519	205.717	224.817
Totali . .	1.823.935	2.208.504	1.931.222	2.079.081

Ricerche petrolifere in Grecia.

Qualche tempo fa il Governo greco stipulò un contratto col cittadino greco Basil Helys, domiciliato a New Orleans, per le ricerche di giacimenti di petrolio e salgemma. Il concessionario, che possiede sorgenti petrolifere nella Luisiana (U.S.A.), ha ottenuto per 5 anni l'esclusività di ricerche per il petrolio e il diritto di sfruttamento, in caso che le sue perforazioni riescano positive. A questo scopo, il concessionario è obbligato a fondare una società per azioni, le quali devono restare, per almeno il 51 per cento, in mano di Greci. Del prodotto ottenuto non si potrà esportare, sotto nessuna forma, oltre il 50 per cento. Le perforazioni di prova sono già incominciate nel Peloponneso, in base a studi di geologi svizzeri e americani.

La produzione petrolifera mondiale.

La produzione petrolifera mondiale, complessivamente considerata, non ha realizzato aumenti notevoli nel primo semestre del corrente anno, specie se si tiene il debito conto dell'enorme consumo di prodotti petroliferi durante le operazioni belliche. In alcune regioni si ebbero, però, aumenti assai degni di nota: nell'Arabia Saudiana, ad esempio, l'aumento si aggirò intorno al centoventi per cento. Anche l'Ungheria incomincia ad essere un paese produttore di petrolio: nel primo semestre del corrente anno ha realizzato un aumento di circa il quindici per cento. Negli Stati Uniti si registra, invece, appena un aumento del sei per cento. La produzione mondiale del primo semestre 1940 supererà il miliardo di 92 milioni di barili, mentre nel primo semestre dell'anno scorso fu superato soltanto di 9 milioni.

La produzione mineraria della Iugoslavia.

Il Ministero per le foreste e miniere di Belgrado ha pubblicato una statistica, riferita dal « Südost-Echo », relativa alla produzione mineraria della Iugoslavia nel primo semestre 1940, in confronto del corrispondente periodo 1939.

La produzione di carbone e lignite ha presentato un insolito aumento, la prima passando da tonnellate 2.250.530 a 2.778.097; la seconda da tonnellate 613.084 a 733.090.

Invece, è diminuita la produzione di minerali di ferro, rame, piombo e zinco. Nelle sfere economiche iugoslave si mette in relazione questa contrazione col fatto che il capitale inglese e francese, largamente investito in questo ramo della produzione iugoslava, si è adoperato per un mascherato sabotaggio.

Anche la notevole diminuzione della produzione di bauxite è giustificata dalle molteplici difficoltà incontrate per un regolare trasporto.

Quanto al carbone, si confida che la sua estrazione avrà prossimamente un più vasto sviluppo.

A causa dello stato di guerra in Europa, il carbone iugoslavo è diventato attualmente un articolo di esportazione, specialmente in direzione dell'Italia.

Significativo è l'aumento della produzione del gas di terra (da mc. 1.142.522 a 1.707.465), usato sempre più come combustibile per gli autoveicoli.

Per quanto concerne, infine, la produzione di ferro greggio, oro, argento e antimonio, si hanno i seguenti dati, sempre relativi al primo semestre 1940:

Ferro greggio	38.071	tonn.
Oro	655	kg.
Argento	2.214	kg.
Antimonio	797	tonn.

Novità nell' industria tedesca dei cuoiami.

Alla Fiera autunnale di Lipsia, che si è chiusa recentemente, particolare interesse hanno suscitato fra i numerosi visitatori gli articoli presentati dall'industria tedesca dei cuoiami e ottenuti in prevalenza con materiali sintetici assolutamente nuovi, ma, per qualità, durata ed aspetto, del tutto equivalenti al cuoio naturale. Fra le nuove materie sintetiche bisogna menzionare l'*Alkor*, che si distingue per la sua morbidezza e per la sua resistenza, prestandosi in particolare alla fabbricazione di valigie, borse, ecc.; il *Monakor* e il *Kalbun*, il quale ultimo può sostituire il cuoio di vitello e si adatta specialmente alla fabbricazione di borsette da signora. Anche l'*Elastophan* presenta identici vantaggi. Degna di rilievo è, inoltre, la varia applicazione della pelle di pesce, la cui lavorazione ha raggiunto in Germania un notevole grado di perfezione.

Le esportazioni dagli S. U. d'A. in aumento.

Il Dipartimento del Commercio degli S. U. d'America annunzia che le esportazioni dagli Stati Uniti in Europa, nel marzo 1940, hanno raggiunto una cifra di 160 milioni di dollari in più del corrispondente periodo del 1939. Sono in aumento anche le esportazioni per il Canadà e le Repubbliche dell'America Latina. Si è avuta, invece, una lieve diminuzione nelle esportazioni per l'Asia. Le esportazioni complessive degli Stati Uniti per il primo trimestre del 1940 hanno raggiunto la cifra di un miliardo e 69 milioni di dollari, contro 699 milioni di dollari del primo trimestre del 1939.

La produzione mondiale di carbon fossile.

Una recente indagine statistica sulla produzione mondiale di carbon fossile ci permette di pubblicare i seguenti dati (in milioni di tonnellate):

	1929	1938	1939
Europa	640,894	686,566	679,062
America	567,739	462,480	365,769
[illegible]	92,471	108,502	114,069
[illegible]	14,185	16,677	17,033
[illegible]	11,921	12,421	12,400

La [illegible]duzione europea va aumentando molto sen[illegible], mentre invece diminuisce notevolmente [illegible] continente americano, sebbene i giaci[illegible]pei rappresentino un terzo di quelli ame[illegible] metà di quelli asiatici.

Fra i produttori europei, nel 1938 l'Inghilterra occupava il primo posto con 232 milioni di tonnellate; con l'occupazione dei vari territori carboniferi la Germania ha però aumentato di molto la sua produzione, che già nel 1938 raggiungeva i 186 milioni di tonn.

Censimento nell'U. R. S. S.

Mancando una autentica documentazione sullo sviluppo demografico della Russia nell'ultimo anno, riproduciamo dal *Wirtschaft und Statistik* (organo del Governo tedesco) i risultati del censimento compiuto il 17 gennaio 1939.

La popolazione totale ammonta a milioni 170,4, di cui 99 milioni di Russi, 28 di Ucraini e 5,2 di Russi bianchi. Complessivamente, milioni 132,3 appartengono a popoli di razza slava. Fanno parte, inoltre, dell'U.R.S.S. altre 44 piccole o grandi nazionalità, tra le quali ricorderemo milioni 6,6 di Caucasici, 5 milioni di Tartari, 4 di Cosacchi, 3 milioni di Ebrei, 1,4 di Tedeschi. Dopo il censimento l'U.R.S.S. ha annesso ai suoi territori 13 milioni di Russi polacchi ed ukraini e 4 milioni di abitanti dei territori della Bessarabia e della Bucovina. Il numero degli abitanti è così salito a 187 milioni.

Dei 170 milioni di Russi, 54,5 sono operai in città o in campagna, 30 impiegati, 75,6 contadini delle terre collettivizzate. Dal censimento del 1926 risultava che il 5% della popolazione attiva apparteneva ad elementi capitalistici: orbene, questo gruppo, nel censimento del 1939, è totalmente scomparso. In conseguenza dei due piani quinquennali, il numero degli operai e degli impiegati, tra il 1938 ed il 1939, si è triplicato: queste due categorie e quella dei contadini delle terre collettivizzate rappresentano il 96,6% dell'intera popolazione.

Il 45% degli abitanti (76 milioni) ha meno di vent'anni, il 33% (56 milioni) ha tra i venti ed i quarant'anni ed il 22% (37,2 milioni) appartiene alle classi più anziane, delle quali soltanto il 6,6% ha superato i sessant'anni. Il popolo russo è, quindi, tra i più giovani di Europa. Ciò è dovuto non soltanto all'alta percentuale delle nascite (da alcuni anni in netto declino), ma anche alle gravissime perdite subìte dalle vecchie classi in conseguenza della guerra, della rivoluzione e delle epidemie.

La popolazione tedesca ritorna in patria dalle regioni cedute dalla Romania all'U.R.S.S.

È noto che nella Bessarabia e nella Bucovina settentrionale, cedute recentemente dalla Romania all'U. R. S. S., risiedono molti Tedeschi. Analogamente a quanto fu stabilito fra il Reich e la Russia per i Tedeschi della Volinia ex-polacca, sono state ora felicemente concluse anche le trattative per il trasferimento della popolazione di stirpe germanica dalle regioni ex-romene. Si tratta di circa 35.000 abitanti della sola Bucovina settentrionale, che le autorità sovietiche provvederanno a trasportare, mediante 39 treni speciali, a Przemysl e a Sanok, dove raggiungeranno il confine tedesco. Al loro arrivo gli immigranti saranno radunati in vasti baraccamenti presso Sanok, donde proseguiranno verso accampamenti preparati per essi nell'Alta Slesia, e lì si fermeranno sino alla loro definitiva sistemazione nelle nuove terre.

I Tedeschi della Bessarabia, invece – in totale circa 80.000 – sono già in viaggio per mare: le navi che li trasportano risalgono il Danubio per sbarcarli a Galatz, e di là tornano a Odessa per imbarcare altri gruppi, mentre i passeggeri proseguono in treno il loro viaggio di ritorno, facendo una prima tappa a Zemun, presso Belgrado.

La perfetta organizzazione del servizio di ricevimento in Germania e di allestimento delle nuove case per gli immigrati ha già avuto il suo collaudo l'anno scorso, quando sono ritornati in patria i Tedeschi dagli Stati Baltici e dalla ex-Polonia orientale.

I Giapponesi in marcia nell'Indocina francese.

Secondo un comunicato ufficiale del Governo di Tokio, il 23 settembre forze militari giapponesi hanno varcato, in base a un accordo con le autorità francesi, il confine fra Cina e Tonchino e hanno disarmato le truppe indocinesi. Il Governo giapponese ha assicurato il Governo francese di voler rispettare i diritti e gli interessi della Francia in Estremo Oriente e particolarmente l'integrità territoriale dell'Indocina e i diritti sovrani della Francia in tutte le parti dell'Unione indocinese.

La ferrovia del Yün nan, che parte da Hai phong, sulla costa tonchinese, e termina a Kung min (ex-Yünnan fu), capoluogo della provincia cinese del Yü nan, fu – come si ricorderà – la via più comoda e perciò preferita per i rifornimenti bellici dell'esercito di Ciang Kai scek. Il Governo giapponese aveva, dall'inizio, sconsigliato i Francesi di adibire la loro ferrovia a tali usi, e poi aveva occupato l'isola cinese di Hai nan, che domina il Golfo del Tonchino: col passo odierno il Giappone intende stroncare ogni speranza del Governo di Chung king di potersi servire ancora della ferrovia. Ora la nuova strada della Birmania è la più importante via per il trasporto dei rifornimenti bellici di Ciang Kai scek, ma essa non è ancora completamente finita e non tutti i suoi tratti sono già percorribili dai pesanti autocarri; perciò vi sono adibiti interminabili schiere di « coolies » – i più poveri degli operai cinesi – a portare sulle proprie spalle, pezzo per pezzo, quanto occorre per condurre una guerra moderna.

Nei territori francesi occupati dalla Germania si trovano le seguenti fabbriche di automobili: Bugatti, Mathis, Citroen, Talbot, Delage, Renault, Delahaye, Voisin, Panhard-Levassor, Salmson, Simca, Peugeot, Hispano-Suiza, Chenard et Walker, Matford, Delaunay-Delleville e Hotchkiss. Quasi l'intera industria automobilistica francese, compresa quella degli accessorî, si trova così in mano tedesca.

Nelle officine automobilistiche Molotov, a Gorki, in Russia, è in via di apprestamento uno speciale reparto destinato alla costruzione di autoveicoli a gassogeno. Vi si costruiranno circa 40.000 autovetture all'anno. Una metà di esse saranno azionate a legna e l'altra metà a carbone di legna. Le officine costruiranno e monteranno esse stesse i generatori e le macchine. I primi autoveicoli usciranno dalle officine verso la fine del corrente anno.

I sondaggi recentemente intrapresi in Russia per iscoprire nuovi giacimenti petroliferi avrebbero avuto risultati brillantissimi, con l'attivazione di un gran numero di nuovi pozzi.

Negli Stati Uniti si apriranno al pubblico servizio, durante il corrente anno, oltre 2500 filobus. L'esempio italiano fa scuola.

Negli Stati Uniti sono attualmente in circolazione soltanto 15.000 autoveicoli azionati da motori Diesel.

AUTOMOBILISMO

QUESITI DI CIRCOLAZIONE

Donne e bambini sulle vetture "stellate".

Terza lettera di un terzo lettore, nel giro di pochi giorni, sullo stesso soggetto: È lecito, tollerato o vietato trasportare sull'automobile, munita di licenza speciale, persone di famiglia anche di sesso femminile, o ragazzi, quando la vettura si sposti per esigenze d'affari del titolare, e di tale spostamento (comunque e indipendentemente necessario), profittino i famigliari? – « Sono stato chiamato in Sezione – ci scrive un abbonato – perché visto passare nella via centrale della mia città con moglie e figlia, e diffidato del ritiro della licenza. Alle mie proteste di buona fede, per avere appreso la liceità di tale trasporto – in occasione degli spostamenti d'affari – dalla lettura dei giornali cittadini, mi si è concesso per questa volta di conservar la licenza, fermo restando il divieto di portar chiunque con me. Esiste tale divieto? Come debbo comportarmi? ».

Il consiglio richiesto può essere esclusivamente teorico o essenzialmente pratico. Cominciamo col primo.

Teoricamente, non esiste, sino al momento in cui scriviamo, alcun divieto esplicito di trasportare terze persone, indipendentemente dal loro sesso, naturalmente a condizione che l'automobile non viaggi espressamente per trasportarle, e che il trasporto non costituisca neppure una determinante secondaria o integrativa o maggiorativa della circolazione, – ma questa avvenga unicamente per soddisfare alle imprescindibili esigenze di servizio per le quali fu chiesta e ottenuta la licenza speciale (che, a sua volta, non tiene conto soltanto delle esigenze personali di lavoro, ma esige un'utilità o un interesse collettivo). Soddisfatta questa condizione fondamentale, l'automobilista può profittare della necessaria occasione per caricare chi vuole, in partenza o lungo la via.

Ma, naturalmente, sussiste sempre l'obbligo, negli agenti preposti alla vigilanza stradale, di controllare e reprimere l'uso voluttuario della vettura. Ora è logico che, di fronte al trasporto di signore o di bimbi, od a vetture sostanti presso locali di divertimento, o percorrenti strade di notorio carattere esclusivamente turistico, gli agenti siano tratti a presumere la voluttuarietà della circolazione, e richiedano all'interessato l'eventuale prova contraria.

In conclusione (e qui scivoliamo nel consiglio pratico), chi proprio vuole profittare dell'indispensabile spostamento legittimo per condurre con sé donne o bambini, sa di correre un maggior rischio di fermate, di controlli, di scettiche interpretazioni delle sue allegazioni, e farà bene, pertanto, a mettersi in grado di esibire la documentazione attestante la regolarità di ogni determinato spostamento, secondo gli scopi per cui fu rilasciata la licenza; ovvero di produrre altre serie prove di tale regolarità.

Chi non voglia o non possa procurarsi ad ogni uscita i documenti o la possibilità di provare oral-

mente l'ineccepibile ragione della circolazione, farà bene a rinunciare senz'altro a farsi accompagnare, soprattutto da donne o bambini. La coscienza di essere in regola non basta: si ricordi che la licenza speciale di circolazione rappresenta una concessione eccezionale, di carattere squisitamente discrezionale e insindacabile, e non un diritto obiettivo; quindi, è legittimo e non arbitrario il ritiro di essa, anche in seguito a semplici presunzioni di uso voluttuario.

Naturalmente, norme e consigli vanno interpretati con un grano di buon senso, tenute sempre presenti le finalità sostanziali dei provvedimenti restrittivi, e in primo luogo, il risparmio di benzina. Quell'industriale, per esempio, che avendo tenuta la famiglia in campagna in località prossima ad uno dei suoi stabilimenti di provincia, da lui settimanalmente visitato, si è fatto fotografare, a fine villeggiatura, tutto solo a bordo della sua capace vettura «stellata», seguita da una vettura di rimessa ospitante famiglia e bagagli rientranti in città nella sua scia, avrà forse evitate occasioni di doversi fermare a fornir spiegazioni, ma meriterebbe, secondo noi, di vedersi privato della licenza, proprio per non aver saputo profittare di una buona occasione per caricar la famiglia e risparmiare benzina...

alfa.

Il diritto della strada più importante.

Derogando da una giurisprudenza ormai costante e consolidata, la Cassazione, in una causa ove era in discussione la consueta precedenza di passo agli incroci, di cui all'art. 29 Cod. Stradale, ha pronunciato la massima seguente:

«Non è applicabile la norma della precedenza di diritto a favore dell'automobile proveniente dalla strada di destra, se l'altra strada è di assai maggior traffico. In ogni modo, è in colpa il conducente proveniente dalla destra se, nell'immettersi nella strada di maggior traffico, strinse la voltata, invadendo così la zona spettante all'altro veicolo» (*Dir. Autom.*, 1940, *col.* 322).

Mentre la seconda parte della massima, in applicazione della prima parte dell'art. 29 Cod. Stradale, è pacifica in dottrina, in giurisprudenza e nella prassi, sulla prima parte la Suprema Corte si era finora pronunciata in senso sostanzialmente contrario, malgrado qualche temperamento e qualche distinzione intesi ad evitare l'iniquità di troppo letterali applicazioni della legge, premianti, col favore del giudizio, l'imprudente o troppo veloce autista proveniente dal ramo destro dell'incrocio.

La distinzione, invece, tra il diverso grado d'importanza delle due strade era stata nettamente ripudiata come attinente ad un criterio valutativo opinabile caso per caso, e quindi pericoloso se affidato alla fulminea interpretazione dei due conducenti: criterio, ad ogni modo, contrario alla legge, che, appunto per dirimere tali dubbi, avrebbe ad esso sostituita la regola mnemonica e costante – obiettivamente in funzione delle sole circostanze topografiche – accordante la precedenza al proveniente da destra su qualsiasi incrocio di strade pubbliche, di qualunque importanza. Come è noto, la legge esclude le sole strade dichiarate di grande circolazione, cioè alcune poche statali protette dai noti cartelli triangolari verso gli sbocchi delle strade confluenti.

Malgrado questa ardita interpretazione – ispirata a concetti largamente equitativi – della nuova massima surriferita, non ci sentiamo di contrastare, neppure in *jure condito*, un'ipotesi interpretativa che è già stata affacciata da qualche cultore della dottrina. Secondo tale ipotesi, la precedenza di diritto, di cui all'art. 29 Cod. Stradale, ha per implicito presupposto quello che nella prassi circolatoria corrente viene considerato un ragionevole dubbio: questo solo sarebbe da dirimere in base ad elementi perentoriamente fissati dalla legge. Ma se, per ragioni evidenti, concordi nella coscienza di ogni utente stradale (e tra queste può ben essere l'enorme differenza d'importanza tra le due strade), un simile dubbio non ha ragione di manifestarsi, è arbitrario – così soggiungono i fautori di tale ipotesi – far funzionare l'art. 29 come dirimente *a posteriori*, brutalmente formalistica ed iniqua, della responsabilità di uno scontro, a deroga di quelle, che pure sono ben codificate, norme generali di diritto, attribuenti la responsabilità del fatto colposo a chi peccò d'imprudenza, di disattenzione, d'imperizia, ecc.

Questa ipotesi interpretativa, come si avverte, avrebbe il merito di accostare l'obbligo giuridico alla pratica costante: non vi è automobilista che, percorrendo una strada statale o provinciale di grande comunicazione – sia pur non dichiarata tale – rettilinea, sgombra e di aperta campagna, si preoccupi delle stradette d'infima importanza sboccanti dalla sua destra, magari mascherate dal fogliame, da muretti ecc. E il percorritore di queste ultime, se non è un imprudente di grado estremo, non irrompe certo nella strada principale senza le elementari cautele dettate dallo stesso istinto di conservazione, e non pretende certo che l'automobile lanciata nella grande strada debba, parecchie volte al chilometro, mettersi in grado di concedere la precedenza agli eventuali concorrenti dalle stradette di destra, cioè rallentare sin quasi all'arresto assoluto, frustrando praticamente lo scopo della circolazione e la stessa funzione, legittimamente riconosciuta, dell'autoveicolo.

Ad ogni modo, tutte queste considerazioni, alle quali crediamo che ogni esperto della circolazione vorrà associarsi, potrebbero utilmente essere tenute presenti quanto meno in *jure condendo*. A. F.

Le ruote in lega leggera.

La stampa americana annuncia, attribuendone il merito all'industria locale, la diffusione assunta negli ultimi mesi dalle ruote di alluminio, che dopo aver conquistata integralmente l'aviazione, hanno oggi convertito buona parte dei costruttori d'automobile.

Vien fatto di ricordare che, da parte dei costruttori italiani, l'impiego di questo materiale autarchico, o di altre leghe ancor più leggere, è ormai consueto da molto tempo, se non per l'intera ruota (tuttora allo stadio sperimentale, o per applicazioni speciali), quanto meno per il cerchione. Infatti, in tutti gli autoveicoli industriali di tipo unificato il cerchio è esclusivamente d'alluminio: sono conservate le razze d'acciaio fuso, unicamente perché il loro peso, data la rilevante sezione dei pneumatici, è ormai molto ridotto, e, date le caratteristiche di resistenza necessarie, scarso sarebbe il guadagno della sostituzione. Analogamente, si è già attuato con successo in applicazioni motociclistiche e su vetture sportive: in queste ultime l'alluminio offre il vantaggio di una miglior dispersione del calore del pneumatico.

Del resto, il più eloquente esempio di ruote integralmente in lega leggera è proprio stato fornito dall'Esercito italiano che, come è noto, per alcuni tipi di pezzi d'artiglieria da traino ha adottato addirittura

le ruote in lega di magnesio, conseguendo un risparmio di peso di oltre il 50 per 100 rispetto alle primitive ruote di legno, con sensibile vantaggio della manovrabilità dei pezzi.

"Gassogenismo".

La pratica sportiva è feconda di neologismi: non è, dunque, a stupire che, da quando son venute di moda le prove di carattere sportivo da parte di autovetture a gassogeno, siasi diffusa, per definire questa forma di attività, la nuova parola di « gassogenismo ». Tanto di moda, queste prove, da preoccupare la Federazione Automobilistica Sportiva Italiana, la quale, di fronte ai molti esperimenti compiuti con qualche pretesa di ufficialità, ma senza il suo controllo, ha ricordato, con apposito comunicato, che solo essa F.A.S.I. può autorizzare ed organizzare il controllo cronometrico, di consumo, ecc. di qualunque prova di vetture a succedaneo, di cui s'intendano far noti al pubblico i risultati.

La prima a profittare di tale controllo ufficiale è stata la vettura *Aprilia*, attrezzata da una Casa torinese con gassogeno *Simplex* a carbone di legna, completamente mascherato nella carrozzeria, vettura che nei giorni 28 e 30 settembre ha compiuto rispettivamente la Torino-Genova-Spezia-Grosseto-Roma (km. 720) in ore 9, 21' 28", alla media di km. 76,941; e la Napoli-Roma (km. 226) in ore 2, 32' 48", alla media di 88,743: risultati di evidente estremo interesse, tanto più che risulta dal verbale ufficiale trattarsi di berlina normale da turismo, rigorosamente di serie in ogni particolare, compreso il rapporto di compressione, e, naturalmente, sprovvista di carburatore e di benzina. Il consumo è risultato di kg. 11,5 di carbonella in media per ogni 100 km. del veloce percorso. Gli estremi orari di cui sopra si riferiscono alla somma dei tempi parziali, neutralizzati, cioè, i due soli e solleciti rifornimenti e la rapida e sommaria pulitura dei filtri, sulla Torino-Roma. Sulla Napoli-Roma, invece, la vettura non richiese nè rifornimenti, né atti manutentivi al gassogeno, malgrado l'eccezionale media oraria. Il risultato è degno di segnalazione.

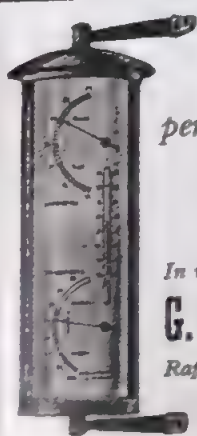
Nel programma delle prove, di cui era stata richiesta l'autorizzazione alla F.A.S.I., era compreso anche il tratto Roma-Napoli da compiersi il 29 settembre: ma esso fu dovuto interrompere dopo km. 104, compiuti in 1, 10', a circa 90 di media, per l'uscita di strada della vettura in una curva troppo veloce, e conseguente rovesciamento della macchina, uscitane assai malconcia in tutta la carrozzeria. Questo incidente, però, non impedì – essendo rimasti fortunatamente illesi gli occupanti, e indenni le parti meccaniche sostanziali – di proseguire in giornata per Napoli e di compiere le riparazioni di fortuna (che non interessarono il gassogeno, uscito incolume dall'avventura) per la riuscita prova finale dell'indomani sulla Napoli-Roma.

La stessa vettura aveva già compiuto, l'11 settembre, prima delle nuove disposizioni della F.A.S.I. – e sotto il controllo ufficioso dell'avv. Pesce Spinelli, direttore del R.A.C.I. di Torino, e del giornalista avv. Aldo Farinelli – un brillante esperimento di regolarità veloce con una marcia di gran turismo alpino, coprendo in una sola tappa il percorso Torino - Valtornanza - Cervinia - Aosta - Gran S. Bernardo-Aosta-Porta Littoria-Piccolo S. Bernardo-Torino, di complessivi km. 500, con oltre 6000 m. di dislivelli, a circa 55 km. orari di media e con un solo rifornimento intermedio.

Di un'altra eloquente e magistrale prova gassogenistica – compiuta sempre sotto il controllo non ufficiale di un delegato del R.A.C.I. di Torino e dello stesso giornalista, e documentata fotograficamente – è doveroso far cenno: la duplice scalata allo Stelvio – il duro altissimo Passo non raggiunto in precedenza che da poche vetture a succedaneo di grossa cilindrata – da parte di una « Topolino » normale a testa Siata, munita di gassogeno « Torino ». Essa toccò, il 5 settembre scorso, i 2764 m. del valico; e l'11 dallo stesso mese, imperversando sullo Stelvio una fitta nevicata, risalì con le catene sino a quota 2500, tra la terza e la quarta cantoniera, dove l'eccessiva altezza della neve paralizzava la marcia anche di qualsiasi vettura a benzina. Piloti, in tale occasione, l'ing. Ruspa di Torino e lo stesso avv. Farinelli.

Altre probanti esibizioni di gassogeni si annunciano mentre scriviamo queste note, nonostante la nuova disciplina restrittiva sulla circolazione degli « autarchici », che non pare destinata a compromettere la promettente affermazione. Il campo dei succedanei autarchici è in fecondo fermento: esso merita ormai, anche in linea tecnica, la più benevola attenzione.

Ruota libera sul cambio o sulla carburazione?

Il Capo-console della C.T.I. per l'Aquila degli Abruzzi, avv. cav. Luigi Ventura, ci scrive un'interessante e diffusa nota – che lo spazio ci vieta di ospitare integralmente – rilevando che l'articolo del nostro *Cristoforo* apparso nel n. 9 della Rivista, sotto il titolo « Il surrogato della ruota libera », non

LA RUOTA LIBERA SUL CARBURATORE.
(*Invent. Giuseppe Marotta - L'Aquila*).

teneva conto, come si poteva attendere, del dispositivo realizzante la «ruota libera sulla carburazione», inventato dall'aquilano Giuseppe Marotta, e già presentato, con un commento critico sostanzialmente favorevole, a pag. 802 del n. 7 della stessa nostra Rivista.

I lettori ricorderanno che nell'articolo di *Cristoforo* sul surrogato della ruota libera si esaminava la pratica del frequente impiego del cambio in folle, per sfruttare, senza gli attriti del motore trascinato, ogni più lieve discesa ed ogni prevedibile rallentamento preso alla lontana, citando il pro e il contro di tale abitudine, elencandone i pericoli, dando consigli sul modo di ovviarli, e concludendo favorevolmente per un allenamento degli automobilisti in questo senso, in ragione della sensibile economia realizzabile.

Nella sua nota di chiosa l'avv. Ventura, dopo avere insistito sui pericoli delle discese in folle, soprattutto in relazione alla possibile cilecca dei freni idraulici, osserva che «tutto questo virtuosismo, al quale l'articolista tenta ammaestrare gli automobilisti, non è più necessario per ottenere il risparmio del prezioso carburante, ora che esiste la «ruota libera sul carburatore» del Marotta.

Il quale dispositivo – così continua l'avv. Ventura, inviandocene una fotografia che volentieri pubblichiamo, a integrazione dei cenni descrittivi già forniti – «semplice come l'uovo di Colombo, ha appunto lo scopo di economizzare la benzina non necessaria; e consiste in una flangia di alluminio inserita tra motore e carburatore, e contenente una valvola automatica, che al momento opportuno, cioè quando il regime del motore si abbassa oltre un certo limite, esclude assolutamente l'entrata del carburante e permette invece all'aria fresca di affluire liberamente ai cilindri».

Muovendo la leva che si vede in figura, collegata a un bottone sul cruscotto, il funzionamento del dispositivo rimane sospeso, com'è necessario per la partenza o per le soste a motore acceso.

Continua l'avv. Ventura elencando i pregi del dispositivo, da noi già ricordati nella nota citata, alla quale rinviamo i lettori.

L'avv. Luigi Ventura porta vasi a Samo illustrando i pregi del dispositivo Marotta, che lo scrivente ha personalmente adottato sulla propria vettura, pur senza rinunciare alla pratica ormai abituale del frequente impiego della leva del cambio in folle, in assenza della rimpianta ruota libera.

Ciò dimostra senz'altro che, se i due sistemi possono coesistere, sono due cose diverse; e se son cose diverse, non si vede il perché debba sorprendere che si parli del folle senza riparlare della flangia.

Il dispositivo dell'inventore aquilano è un vero e proprio economizzatore, forse il primo degno di questo nome, in quanto le solite prese d'aria supplementari sono piuttosto impoveritori di miscela, mentre il Marotta agisce sul superfluo, sugli sprechi, senza variare il titolo della miscela. Esso è, quindi, l'ideale per entrare in funzione quando si debba impiegare il motore come freno: in città, nelle strade di traffico o accidentate, nelle lunghe e ripide discese, quando portare il cambio in folle (a parte la scomodità o l'impossibilità della manovra nei continui frangenti della circolazione) sarebbe negativo per lo scopo che si persegue, che è proprio quello di ottenere un rallentamento o impedire o limitare un'accelerazione, senza consumo di carburante. È ovvio, infatti, che la ruota libera (sia quella vera, come il suo surrogato del folle) mentre non fa rallentare sensibilmente, conserva la rotazione del motore, sia pure sul minimo, e conseguentemente il consumo, sia pure in misura ridottissima.

Ma sovente il programma dell'automobilista parco e saggio è esattamente l'opposto: egli desidera rallentare il meno possibile e proseguire per spinta. In tal caso, che il motore, ad acceleratore abbandonato, seguiti ad aspirare miscela di benzina o aria pura è del tutto indifferente, perché se il piede abbandona il pedalino la vettura si ferma o rallenta troppo: quindi, bisogna pestare; e a gas aperto il Marotta non esiste. D'altra parte, passando sul folle per godere la spinta, bisogna per l'appunto escludere il funzionamento della flangia, agendo sul bottoncino, perché altrimenti il motore si spegne, e andrebbe poi riacceso ogni volta.

Ecco perché la ruota libera sulla trasmissione e quella sulla carburazione non devono confondersi e non possono farsi concorrenza. E l'automobilista previdente, che sa ricorrere, per le due distinte esigenze, alle due distinte soluzioni, realizzerà il massimo di economia possibile in questa valle di lacrime...

Cristoforo.

È annunciato un nuovo brevetto relativo ad un mezzo di illuminazione di difesa controaerea per autoveicoli. Si tratterebbe di una lampadina applicata sotto all'autoveicolo e che illuminerebbe una superficie di circa un metro quadrato. Questa chiazza di luce si scorgerebbe da una distanza relativamente grande, mentre rimarrebbe invisibile dall'alto.

Alla fine del 1939 esistevano in Romania 42 mila autoveicoli contro 32 mila esistenti alla fine del 1933.

Secondo una notizia data da «Der Farben-Chemiker», l'Ufficio strade di Quebec userebbe da qualche tempo, con buoni risultati, una speciale vernice bianca per la segnalazione delle zone di traffico. La vernice contiene farina di vetro, che riflette la luce dei fari delle automobili; perciò le strisce bianche restano perfettamente visibili.

MEMENTO AI PROPAGANDISTI!

Il *Concorso a premi 1939-40* si chiuderà improrogabilmente il 31 dicembre p. v. Intensificate dunque l'opera di propaganda, per migliorare il vostro punteggio ed assicurarvi un premio importante.

RADIO

La XII Mostra Nazionale della Radio.

Organizzata dal Gruppo Costruttori apparecchi radio, sotto l'alto patronato del Consiglio Superiore delle Ricerche, si è tenuta in Milano la XII Mostra Nazionale della Radio. Questa Mostra costituisce, per unanime consenso degli interessati, la maggiore manifestazione radioindustriale dell'annata; ed anzi, poiché la stagione radiofonica, per ormai pacifica consuetudine, si apre appunto in autunno, si può dire che la Mostra, presentando nelle proprie sale un panorama completo delle più recenti realizzazioni tecniche del ramo, inauguri effettivamente la nuova stagione radiofonica e inizi il «lancio» dei nuovi apparecchi.

Destinata ad assolvere un'alta missione nazionale, la Mostra ha visto di anno in anno accrescersi la propria importanza e la propria utilità. Lungi dal rimanere contenuta entro la cerchia esclusiva dell'industria e del commercio, essa si è venuta procurando sempre maggiori simpatie fra il pubblico dei radioamatori. La Mostra, accogliendo tutti i prodotti della radioindustria italiana, rappresenta non soltanto un vasto campo di contrattazioni fra costruttori e rivenditori d'ogni regione, ma offre anche al dilettante la possibilità di ogni più minuzioso raffronto prima di decidere sulla scelta di un nuovo apparecchio.

Accanto a questi scopi tradizionali, la Mostra – che va giustamente fiera del suo carattere inderogabilmente nazionale ed autarchico – si era prefissa quest'anno un altro nobile intento: quello di contribuire, per la propria parte, a dimostrare come l'Italia di Mussolini non rallenti, neppure in tempo di guerra, il ritmo alacre delle sue feconde opere di civiltà, ma anzi lo acceleri. La nostra radioindustria, del resto, ha titoli validissimi di benemerenza verso tutte le nostre Forze Armate. In terra, in mare e in cielo non v'è ormai Arma italiana che non riceva da essa alcuni fra i principali apprestamenti della sua potenza: strumenti delicatissimi e sensibilissimi, che i nostri tecnici hanno creato e che tutto il mondo apprezza ed ammira. Questi strumenti hanno un'importanza e un impiego che, in molti casi, possono considerarsi vitali: essi sono i collaboratori efficacissimi della nostra difesa, della nostra offesa e delle nostre travolgenti vittorie.

Per concorde riconoscimento degli interessati – primi fra tutti gli stessi espositori – mai la Mostra aveva dato risultati paragonabili a quelli odierni. La sua attività, quest'anno, è cominciata in pieno sin dal primo momento; non ha presentato quelle incertezze iniziali, non ha subito quelle battute d'aspetto, che pure sono più o meno inevitabili in casi consimili. Si può dire che la visita inaugurale del Ministro delle Comunicazioni, Eccellenza Host-Venturi, non era ancora finita, che già in molti posteggi si svolgevano le prime contrattazioni. E queste son continuate, fino all'ultimo giorno, con un crescendo che ha oltrepassato anche le più ottimistiche previsioni. Si dice la pura verità affermando che la cifra complessiva degli affari ha superato le più alte raggiunte dalle Mostre precedenti.

Nutritissima è stata anche l'affluenza dei visitatori; i quali, numerosissimi in ogni giorno e in ogni ora, in parecchie occasioni hanno raggiunto proporzioni veramente imponenti. E si noti che la Mostra, quest'anno, aveva dovuto rinunziare – per ovvie ragioni di opportunità – a quelle sue manifestazioni accessorie che hanno sempre esercitato un richiamo irresistibile sulle masse. Il pubblico ha mostrato d'intendere pienamente l'alto posto che la radio occupa nelle comunicazioni tra i popoli e l'importanza dei servigi ch'essa può rendere, in tempo di guerra forse più ancora che in tempo di pace.

Ancora una volta, questa XII Mostra ha costituito una nuova pienissima affermazione della radioindustria italiana, la quale continua a progredire scientificamente e tecnicamente, com'è risultato anche alla recente Fiera di Lipsia, dove gli stessi costruttori tedeschi, dopo aver visitato la mostra collettiva dei nostri principali produttori, non esitarono a proclamare, con cameratesca lealtà, che i radioricevitori italiani tengono oggi una posizione d'avanguardia, sia per l'efficienza dei circuiti, sia per la bontà del rendimento, sia infine per l'eleganza della presentazione.

In verità, la nostra radioindustria – che nell'annata ora conclusasi ha raggiunto una produzione di mezzo miliardo di lire, contro i 410 milioni dell'annata precedente – ha potuto allineare nei saloni della Mostra molte e interessanti novità. Il numero degli apparecchi radioriceventi è apparso così notevole, e il loro assortimento così vario, da giustificare pienamente il primato che ci viene riconosciuto in tal genere di costruzioni.

La tecnica degli apparecchi si è ormai stabilizzata sul circuito supereterodina; ma ciò non significa che le radiocostruzioni segnino il passo. Al contrario, se il circuito fondamentale rimane inalterato, le sue possibilità di rendimento sono state, anche nei nuovi modelli, esaltate ed affinate. Così, mentre la sensibilità è stata ancora acuita, sì da permettere la ricezione di trasmittenti assai deboli o lontane, dal canto loro la selettività e la musicalità – prerogative di cui sono noti i profondi rapporti di interdipendenza – risultano più felicemente conciliate, sì da consentire una netta separazione fra due stazioni vicine ed una fedeltà di riproduzione veramente soddisfacente. Nello stesso tempo, si generalizza sempre più la possibilità di esplorare il campo delle onde corte e cortissime: perciò i modelli adatti alla ricezione delle sole onde medie vengono ormai a trovarsi in minoranza. Migliorate e rese più pratiche sono apparse, in generale, le «scale parlanti», attorno alle quali l'estro dei progettisti si sbizzarrisce sempre più felicemente: in alcuni apparecchi, anzi, il nome delle stazioni – delle quali rimane sempre in sospeso una nuova distribuzione nella gamma delle onde medie – è stato sostituito con una più pratica indicazione di metri o di kilocicli. La tastiera di sintonia automatica appare sempre in largo favore, specialmente negli apparecchi più lussuosi. In complesso,

si può ancora una volta affermare che il radioricevitore di quest'anno ha compiuto nuovi progressi.

Degna di particolare considerazione appare, sotto molti aspetti, la tendenza costruttiva che mira a ridurre la mole e il peso degli apparecchi, per renderli più agevolmente trasportabili. Si son visti alla Mostra numerosi modelli a tre, a quattro e a cinque valvole; i quali, per il loro ingombro ridottissimo, per la facilità con cui possono essere alimentati, e – in più di un caso – per l'eleganza nuova e talvolta ardita del loro involucro, hanno suscitato il più vivo interesse. Ricorderemo, fra i più notevoli, una valigetta per onde corte e medie, adatta all'alimentazione in corrente alternata, in corrente continua, e a batterie racchiuse nell'apparecchio stesso, che è una supereterodina a cinque valvole; un'altra *super*, pure a cinque valvole, con tastiera di sintonia automatica, che ha tutto l'aspetto di un apparecchio telefonico da tavolo, del tipo a pulsanti; e infine un ricevitore a tre valvole, che a prima vista si scambierebbe con un normale telefono da scrittoio. E si son visti, inoltre, apparecchi così piccoli, così minuscoli, che sembran proprio da portarsi in tasca.

Naturalmente, questi nuovi tipi, se vengono ad allargare simpaticamente la gamma delle radiocostruzioni, non pretendono – né lo potrebbero – soppiantare gli apparecchi di dimensioni tradizionali, che assolvono compiti specifici: primo fra tutti quello di una musicalità più piena e più fedele, dovuta innanzi tutto a una cassa armonica di dimensioni più ampie e meglio rispondenti allo scopo. Essi infatti, non soltanto conservano il loro posto preminente, ma sono oggetto – così come la Mostra ha largamente dimostrato – di sempre nuovi perfezionamenti, sia quanto alla concezione, sia quanto all'esecuzione. Apparecchi soprammobili e radiofonografi si costruiscono ora, infatti, in modelli ricchi di pregi sostanziali ed estetici, in varietà di tipi, e con assidue cure di cui recano chiara impronta. Ma è sintomatico, tuttavia, che le radiocostruzioni cerchino di allargare il loro campo; che l'apparecchio maggiore – incontrastato signore delle pareti domestiche – venga integrato con un modello più piccolo e più adatto a seguire il radioamatore in ogni più varia circostanza.

Oggi più che mai si può dire che la radioindustria italiana costruisce tanti tipi di ricevitori quanti possono occorrere per venire incontro a ogni gusto, a ogni esigenza, e a ogni possibilità economica. L'imperativo del Duce – secondo cui ogni casa italiana deve avere la sua radio – sta così trovando adempimento. E le facilitazioni che il commercio pratica ai propri clienti non mancheranno di agevolare la diffusione degli apparecchi.

Accanto ai radioricevitori, erano esposti alla Mostra anche le valvole riceventi e trasmittenti, i condensatori, gli altoparlanti (ce n'era uno per usi sportivi e militari, la cui voce può essere chiaramente udita anche a dieci chilometri di distanza!), e tutta l'interminabile schiera degli accessori e delle parti staccate: materiale, esso pure in evidentissimo progresso costruttivo. Lo stesso dicasi per gli impianti di amplificazione grandi e piccoli, e per quanto concerne la riproduzione fonografica, pervenuta ormai a notevole perfezione. Degni di speciale rilievo gli apparecchi televisori; i quali, ormai costruiti in serie da parecchie ditte, fanno fede della maturità a cui si è pervenuti [illegible].

Durante la sua breve, ma proficua esistenza, la Mostra è stata visitata, oltre che da Gerarchi e Autorità, anche da un largo stuolo di tecnici e di studiosi. Inoltre, non sono mancate le visite di intere maestranze e di organizzazioni dopolavoristiche. E ancora una volta, la grande rassegna radioindustriale si è conclusa in una nuova glorificazione del lavoro italiano.

c. b.

VARIE

Che cos'è la "dottrina di Monroe"?

James Monroe, nato da genitori scozzesi il 28 aprile 1758 a Westmoreland, nello Stato della Virginia, si occupò di politica fin dalla sua prima giovinezza. Combattendo il sistema fiscale che opprimeva il suo paese, lottò vigorosamente con la penna e con la parola fino a richiamare su di sé l'attenzione del Governatore della Virginia, Jefferson, di cui divenne intimo amico. Nominato membro del Consiglio esecutivo dello Stato, fu presto in vista per le sue alte doti amministrative e politiche, che ebbe occasione di mettere in grande evidenza specialmente nei Congressi della Confederazione, propugnando il diritto degli Americani a navigare liberamente il Mississipi, contro la Spagna, allora padrona delle terre percorse dal grande fiume.

Verso la fine del 1790 fu eletto senatore in rappresentanza della Virginia; nel 1794 lo troviamo in Francia, subito dopo la caduta di Robespierre, per appianare divergenze sorte tra la Confederazione e quel paese; due anni dopo era Governatore della Virginia. Jefferson, ormai Presidente della Confederazione, lo inviò di nuovo a Parigi per trattare l'acquisto della Luisiana, e poi a Madrid per l'acquisto della Florida. Tornato in America, nel 1807 pose le propria candidatura alla Presidenza della Confederazione, ma non fu eletto: chiamato, tuttavia, a far parte del Governo di Madison, potè svolgere un'azione efficace per preparare il paese alla guerra contro l'Inghilterra. Alla Presidenza fu assunto nel 1817 e riuscì non solo ad aggiungere alla Confederazione lo Stato del Missouri, ma anche a condurre felicemente a termine le trattative con la Spagna per la cessione della Florida, a rafforzare le frontiere e ad accrescere il prestigio della Confederazione nel mondo.

Morì a Nuova York il 4 luglio 1831.

La dottrina che va sotto il suo nome definisce alcune direttive fondamentali della politica estera degli Stati Uniti, quali egli espresse il 2 dicembre 1823 in un messaggio al Congresso. Questa dottrina tendeva a liberare il Continente americano dalle influenze contrastanti che gli Stati europei vi esercitavano e specialmente la Francia e l'Inghilterra. Monroe espresse l'ostilità americana per la diplomazia europea, che brigava per ottenere in America zone di espansione politica ed economica, ed enunciò il principio «L'America agli Americani», che poi si andò attuando gradatamente e interamente. In base a questo principio, se un territorio del Nuovo Continente cessa di appartenere ad un Paese europeo, deve tornare nel novero degli Stati americani, ed ogni ulteriore acquisto di terre americane da parte di Stati europei deve essere escluso per sempre. Monroe dichiarò pure nel suo messaggio che, come è logico, anche gli Stati Uniti d'A. non si sarebbero immischiati nelle questioni europee.

Nuovi buoni-vestiario in Germania.

In Germania, due mesi prima della data prestabilita per la scadenza dei buoni-vestiario in corso, sono stati introdotti i nuovi buoni per l'anno 1940-41, mentre la validità dei buoni scadenti è stata prolungata fino al 31 marzo 1941.

Questo provvedimento facilita di molto al pubblico l'acquisto degli indumenti di cui ha bisogno, aumentando altresì sensibilmente la quota spettante ad ognuno ed offrendogli più larga possibilità di scelta, senza costringerlo a consumare in fretta i tagliandi rimasti. I nuovi buoni-vestiario contengono, inoltre, un numero maggiore di punti (150 invece di 100). Per molti articoli, come ad esempio i tessuti di lana, è stato aumentato il numero dei punti da detrarsi all'atto dell'acquisto; ma, in compenso, per altri, quali i tessuti di viscosa, il numero stesso è stato notevolmente diminuito, essendovi abbondanza di quel determinato articolo. Ad ogni modo, l'introduzione dei nuovi buoni-vestiario dimostra la favorevole situa-

zione in cui si trova l'industria tessile germanica. I quantitativi di merce a disposizione sono, nel corso della guerra, aumentati anziché diminuiti, grazie all'adeguato contingentamento del consumo. Anche il rifornimento di materie prime è oltremodo soddisfacente ed ha reso possibile un aumento della produzione in molti rami dell'industria tessile del Reich.

Sole sintetico per i minatori.

La nota ditta Krupp di Essen introdusse, due anni fa, la cura dei raggi X per i minatori alle sue dipendenze. Per dieci settimane ogni minatore, un giorno sì ed uno no, era sottoposto alla cura suddetta, che incominciava da un minuto per raggiungere infine sette minuti di seguito. I benèfici effetti dei raggi ultravioletti sull'organismo umano sono ormai noti a tutti. L'istituzione veramente lodevole della Krupp voleva offrire un po' di sole sintetico a coloro che erano costretti a lavorare nei tenebrosi meandri delle miniere. I risultati delle cure applicate ai minatori sono stati rilevanti. Specialmente notevole è stata la diminuita disposizione alle malattie: durante una epidemia di grippe, nella primavera del 1939, si è registrato che il 10,3 per cento dei minatori non sottoposti alla cura fu colpito dalla malattia, mentre degli altri soltanto il 3,5 per cento si ammalò d'influenza.

Nuovi sistemi per la conservazione di prodotti alimentari.

La conservazione di prodotti alimentari è intimamente connessa alla fabbricazione dei recipienti di metallo necessari, e quindi alla disponibilità di determinate materie prime. Il recipiente comunemente usato è la scatola di lamiera di ferro zincato, che richiede un grande consumo di materie prime, oltre all'impiego di stagno per la saldatura dei coperchi. In Germania si è esperimentata, in questi ultimi tempi, con successo la fabbricazione delle scatole per conserve alimentari con sottilissima lamiera di acciaio, che oltre al vantaggio di ridurre il peso, permette la saldatura autogena dei coperchi e quindi una grande economia di stagno e di zinco. Specialmente le carni e le frutta si conservano benissimo in queste scatole. Per i prodotti alimentari particolarmente corrosivi si sono protette le pareti delle scatole con uno strato di resina sintetica. Una fabbrica di articoli di metallo di Francoforte sul Meno si serve della fosfatazione delle scatole. Nello spazio di pochissimi minuti si forma sulle pareti uno strato sottile di cristallo, che viene poi sottoposto ad una verniciatura uniforme. Oltre ad essere autarchici al cento per cento, tutti questi sistemi offrono il grande vantaggio di garantire una perfetta conservazione, la cui durata supera di gran lunga quella delle comuni scatole di lamiera zincata.

Frutta congelata, riserva di vitamine per l'inverno.

Da quando fu riconosciuta l'importanza che le vitamine hanno nell'alimentazione umana, si è cercato di trovare un processo che consenta di accumulare per l'inverno l'accedenza di vitamine di cui son ricchi i legumi e le frutta durante la bella stagione. Risultati particolarmente favorevoli ha dato un metodo sperimentato a Monaco di Baviera e detto della « congelazione-lampo ». Ecco in che cosa consiste: si prendono piccole porzioni, già cucinate, di carne, di legumi o di frutta, si lasciano congelare da una a tre ore alla temperatura di 65 gradi sotto zero e quindi si mettono in un frigorifero. Chiusi in scatole di cartone paraffinato, avvolti in carta impermeabile, questi blocchetti gelati rimangono colà alla temperatura costante di 18 gradi sotto zero, fino a che vengono consumati.

Siccome i viveri così conservati, col ritorno alla temperatura normale perdono molto rapidamente il proprio contenuto vitaminico, è necessario farli pervenire al consumatore in istato di congelazione. A questo scopo provvede la cosiddetta catena frigorifera, che a Monaco funziona perfettamente. Dopo tratta dal magazzino, la merce viene trasportata – in carri speciali – al dettagliante, che ha già pronta, per riceverla, una ghiacciaia. Di qui i prodotti arriveranno – sempre in istato di congelazione – fino alla cucina del consumatore. Già nell'inverno scorso furono consumati 250.000 pacchi di viveri così preparati. Nell'inverno prossimo il loro quantitativo aumenterà notevolmente, tanto più che, nel frattempo, molti altri esercenti si sono provvisti dell'indispensabile ghiacciaia. Al fine di captare meglio e più rapidamente possibile il prezioso contenuto vitaminico delle frutta più saporose, la ditta specializzata di Monaco ha impiantato uno stabilimento in una regione della Bulgaria ricca dei migliori frutteti, dove quegli eccellenti prodotti vengono congelati subito dopo il raccolto e poi spediti in Germania.

Il più grande proiettile del mondo!

L'industria bellica nel mondo intero ha fatto, in questi mesi, molti progressi, e le armi che oggi si costruiscono, specialmente cannoni ed obici, raggiungono una potenza a cui non pervennero mai in passato. Eppure il più grande proiettile finora fabbricato uscì non da una qualsiasi officina d'Europa o d'America, bensì da una fabbrica di Mukden, in Manciuria. Attualmente questo proiettile, per il quale però non fu mai costruita l'arma che avrebbe dovuto spararlo, si erge in tutti i suoi 23 metri di altezza quale monumento commemorativo dei caduti giapponesi durante la guerra contro la Russia. Esso serve altresì come segnavia ai piloti delle aviolinee dell'Estremo Oriente.

Dalla polvere da sparo alla cellulosa.

Una delle fabbriche costituenti il grande Consorzio germanico delle materie chimico-coloranti, con gli stabilimenti a Colonia-Rottweil, celebra in questi giorni il proprio 50° anniversario. Essa conseguì a suo tempo rinomanza mondiale con la produzione della polvere bruna prismatica da cannone e di quella senza fumo da fucile. Nel 1914 fornì all'esercito tedesco il 75% del suo fabbisogno di polvere. Dopo la guerra mondiale, i suoi dirigenti si dedicarono alla produzione della seta artificiale e pervennero a nuova fama creando la lana di cellulosa (*Vistra*), per cui la Germania è oggi indipendente dalla importazione di fibre tessili.

Trasferimento della sede del Comitato Internazionale permanente del carbonio carburante.

La sede centrale di questo Comitato, che trovavasi a Parigi, è stata trasferita, per la durata della guerra, a Milano (piazza Cincinnato 6), presso la Direzione della Rivista « L'Energia Termica ».

Questo trasferimento ha lo scopo di assicurare la vita e la continuità dell'istituzione, in attesa che, ristabilite, col ritorno della pace, le normali relazioni fra i varî Stati, si possa procedere alla riorganizzazione dell'Ente in base alle nuove condizioni geografiche e politiche mondiali.

LA NOSTRA COPERTINA

Il dipinto riprodotto sulla copertina di questo numero de « Le Vie d'Italia » è opera del pittore Annibale Scaroni e rappresenta la piazza del Duomo di Brescia. Dietro alla bella fontana di Antonio Calegari (c. 1754) appare la Rotonda, o Duomo Vecchio, costruzione romanica del IX-X sec., sui resti di un edificio del VI-VII. A sinistra, il medievale Broletto, con l'alta merlata Torre del Popolo (X sec.?), che ha tanta parte nella gloriosa storia cittadina.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTE D'ASSOCIAZIONE

Soci annuali	L. 22,70	(più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. 32,70)
Soci quinquennali	L. 112,50		(Estero L. 163,50)
Soci vitalizi	L. 357,—		(Estero L. 510,—)
Soci vitalizi fondatori della Sede	L. 460,—		(Estero L. 612,—)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 30 settembre 1940-XVIII

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 settembre 1940		N. 145.604
Nuovi Soci annuali		» 15.743
Soci vitalizi inscritti al 31 dicembre 1939	N. 262.950	
Nuovi Soci vitalizi	» 4.083	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale . . .	» 2.629	
		N. 269.662
Totale Soci		N. 431.009

ABBONAMENTI ALLE RIVISTE DELLA C.T.I.

Abbonamento a **Le Vie d'Italia:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **26,–** Estero L. 46,–
Semestr. L. **13,–** Estero L. 23,–

Abbon. annuo cumulativo a **Le Vie d'Italia** *e* **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **75,–** Estero L. 114,–

Direttore: Sen. Carlo Bonardi
Direzione e Amministrazione: Consociazione Turistica Italiana - Milano, Corso Italia, 10
Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli
Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50